

UNIVERSITÉ DE DIJON.— FACULTÉ DE DROIT

L A

CLAUDE DE NON-RESPONSABILITÉ

DANS LES

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le lundi 17 juillet 1905 à 1 heure 1/2 du soir

PAR

MARCEL GERBERT

AVOCAT AU BARREAU DE GAP

Président : M. BAILLY, doyen.

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur.
HÉMARD, agrégé.*

PARIS

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1905

POUR LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE DIJON

- MM. BAILLY, *doyen*, professeur de droit commercial.
DE SUZE, professeur de procédure civile.
PAUL GAUDEMET, professeur de droit administratif.
DESSERTAUX, professeur de droit romain.
LOUIS-LUCAS, professeur de droit civil.
DESLANDRES, professeur de droit constitutionnel et de droit public.
TISSIER, *professeur de droit civil*, chargé des fonctions d'agrégé à la Faculté de droit de Paris.
TRUCHY, professeur d'économie politique, délégué à la Faculté de droit de Paris.
ROUX, professeur d'histoire du droit.
MOULIN, professeur de droit international public.
PERCEROU, professeur de droit criminel.
EUGÈNE GAUDEMET, professeur de droit civil.
VIGNES, *professeur adjoint*, chargé des cours de législation française des finances et science financière.
CHAMPEAUX, *agrégé*, chargé d'un cours de droit romain.
MARTIN, *agrégé*, chargé des cours d'économie politique et de législation et économie industrielle.
HÉMARD, *agrégé*, chargé d'un cours de droit civil.
BATTUT, secrétaire.
-

UNIVERSITÉ DE DIJON.— FACULTÉ DE DROIT

L A

CLAUDE DE NON-RESPONSABILITÉ

DANS LES

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le lundi 17 juillet 1905 à 1 heure 1/2 du soir

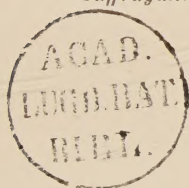
PAR

MARCEL GERBERT

AVOCAT AU BARREAU DE GAP

Président : M. BAILLY, doyen.

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur.
HÉMARD, agrégé.*



PARIS

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1905

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

A MA MÈRE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages de fond. — Monographies.

Boutaud (Elie). — Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes.

Courcy (de). — Questions de droit maritime.

Grandmoulin. — De l'unité de la responsabilité ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles. Thèse Rennes, 1892.

Guillouard. — Traité du louage.

Jacob (Gaston), Docteur en droit. — Etude sur la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avarie et retard des marchandises d'après la Convention Internationale de 1890, modifiée par la Convention additionnelle du 16 juin 1898. Genève, 1899.

Josserand. — De la responsabilité du fait des choses inanimées.

Lamé-Fleury (E.). — Code annoté des chemins de fer en exploitation, 4^e édit., 1905.

Lyon-Caen et **Renault**. — Traité de droit commercial, t. III et V.

Pardessus. — Cours de droit commercial.

Robin. — De la responsabilité, notamment au point de vue de la clause de non-garantie et du fardeau de la preuve en droit romain et en droit français. Thèse Paris, 1887.

Saintelette. — De la responsabilité et de la garantie.

Saleilles. — Les accidents du travail et la responsabilité civile.

— Etude sur la théorie générale de l'obligation, d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand.

Sarrut. — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Thèse Nancy, 1874.

Sourdat. — Traité général de la responsabilité, 5^e éd.

Tarbouriech. — La responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

Teisseire. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité. Thèse Aix, 1901.

Thaller. — Traité de droit commercial.

— Rapport sur le prix Rossi. Distribution des prix de la Faculté de Paris, 1895.

Périodiques et Notes d'arrêts.

Annales de droit commercial.

Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation (E. Lamé-Fleury), 1874, 1899 à 1905.

Dalloz. — *Recueil périodique*, 1874.1.305 ; 1876.1.84.

Journal du droit international privé, années 1890, 1898, 1899.

Journal officiel. — Documents parlementaires. Annexes.

Chambre des députés.	Année 1895,	annexe n° 1500,	page	879.
	» 1896,	» 2029,	»	1326.
	» 1897,	» 2389,	»	904.
	» 1898,	» 340,	»	236.
	» »	» 463,	»	359.
	» 1900,	» 1669,	»	1188.

Sénat. Année 1902, annexe n° 174, page 374.

» 1903, » n° 200, » 475.

Journal officiel. — Débats parlementaires. Chambre des députés, séances des 6 décembre 1898 et 20 mars 1902.

— Sénat, séances des 1^{er}, 17 et 18 mars, 23 et 27 mars, décembre 1904, 9, 10 et 14 mars 1905.

Labbé. — *Annales du droit commercial*, années 1886-1887.

— Examen doctrinal. *Revue critique*, 1886.

— S. 76.1.337 ; 86.1.1 ; 85.4.25 ; 89.4.2.

Lefebvre (pseudonyme de M. Roujat). — De la responsabilité délictuelle et contractuelle. *Revue critique*, 1886.

Lévy (Emmanuel). — Responsabilité et contrat. *Revue critique*, 1899.

Lyon-Caen. — *Journal du droit international privé* (Clunet), 1893 et 1894.

— S. 87.1.122.

Perreau (E. H.). — Assurance des fautes et clauses pénales. *Revue critique*, 1901.

— S. 1901.1.396.

Saleilles. — Le risque professionnel dans le Code civil. *Réforme sociale*, 1898.1.

— Théorie de l'obligation d'après le projet de Code civil allemand. *Bulletin de la Soc. de législ. comparée*, 1889, t. XVIII.

Sarrut. — D. 1890.1.209 ; 1903.1.17.

Thaller. — Compte rendu du livre de M. Sainctelette et Correspondance. *Annales de droit commercial*, 1886-1887.

— Du transport en droit international et d'un projet de convention diplomatique. *Annales de droit commercial*, 1886-1887.

LA CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

DANS LES

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

INTRODUCTION

Il semble que tout ait été dit, à l'heure actuelle, sur les différentes questions que peut soulever une exploitation industrielle aussi considérable que celle des Compagnies de chemins de fer.

Notamment en ce qui concerne la responsabilité que ces administrations peuvent encourir à l'occasion du transport des marchandises, l'ère des discussions paraît avoir été formellement close à la suite d'un vote émis par le Sénat le 14 mars 1905.

A cette date, la Haute-Assemblée a adopté, après la Chambre des députés, une proposition de loi, connue sous le nom d'un de ses promoteurs, M. Rabier, député, aux termes de laquelle l'article 103 du Code de commerce, ainsi conçu :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure » ;

a été complété par l'addition du paragraphe suivant :

« Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Nous ne pouvons considérer que la loi nouvelle ait fixé d'une façon définitive l'étendue de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer : cette loi est au contraire appelée à faire l'objet de nombreux commentaires.

Mais, comme cette question de savoir quelle doit être l'étendue de la responsabilité des chemins de fer met en jeu un grand nombre d'intérêts, les principes juridiques sont exposés au cours de la discussion à passer au second plan, dominés par les considérations pratiques : cela est nettement apparu au cours des débats qui ont précédé, au Sénat, le vote de la loi Rabier.

Ces mêmes débats ont encore mis en lumière cet autre fait, depuis longtemps signalé par différents auteurs, que les questions relatives à nos chemins de fer se compliquent toujours de considérations politiques.

Pour nous, c'est en nous plaçant au point de vue exclusivement juridique que nous étudierons l'œuvre récente du législateur.

Nous prendrons pour base de notre discussion ce

principe de droit qui veut que, dans tout contrat, il soit permis à l'un des contractants de s'exonérer d'avance, par une clause formelle, de la responsabilité des fautes qu'il pourra commettre dans l'accomplissement de la prestation par lui due, pourvu que ces fautes ne constituent pas un dol ou une faute grave.

Toutefois, ce principe posé, nous ne laisserons pas de côté les considérations pratiques. Au contraire, l'examen des conditions dans lesquelles s'effectuent de nos jours les transports occupera peut-être une trop large place dans notre discussion où l'intérêt économique le dispute au juridique.

Mais, ainsi que l'a dit M. Thaller : « La loi commerciale existe dans les faits avant d'être retranscrite par le législateur » (*Traité élém.*, 2^e édit. Préface, p. vii) et nous nous demandons précisément si ces considérations économiques, qui paraissent l'avoir seules guidé, légitimaient l'atteinte qu'il a portée au principe de la liberté des conventions, en prohibant la clause de non-responsabilité dans les tarifs spéciaux des Compagnies de chemins de fer.

Nous rechercherons tout d'abord quel était, au moment où a été votée la loi Rabier, l'état de la législation et de la jurisprudence.

Nous nous demanderons notamment si cette loi présentait le même intérêt lorsqu'elle a été votée, en 1905 que lorsqu'elle avait été proposée en 1895.

Après l'introduction dans notre droit, par la décision

ministérielle du 27 octobre 1900, des principes de la Convention internationale de Berne, les pouvoirs publics étaient-ils encore fondés à s'alarmer, au nom du commerce, des tendances manifestées depuis 1874 par les tribunaux qui arrivaient, lentement mais sûrement, à consacrer les effets de la clause de non-responsabilité pour les fautes légères ?

En tout cas, ce fait que la Convention de Berne, dont les dispositions ont été adoptées par les législations des principales nations de l'Europe, reconnaît des effets assez étendus aux clauses de non-garantie n'était-il pas de nature à inspirer à notre législateur des doutes sérieux sur l'opportunité de son intervention ?

Bien plus, on peut se demander si cette loi atteindra son but.

En effet, les cas d'irresponsabilité résultant du vice propre de la chose transportée et de la force majeure, qui subsistent dans l'article 103, modifié, du Code de commerce, ne feront-ils pas que, bien souvent, dans ces questions de pur fait, les effets attendus de la loi Rabier ne se produiront pas.

Nous examinerons enfin la question de savoir si, en dehors de toute intervention législative, il n'aurait pas été possible de donner à la fois satisfaction aux partisans de la validité absolue de la clause de non-responsabilité, limitée aux fautes autres que la faute lourde, et aux défenseurs des intérêts du commerce, en adjoignant

à cette clause, traditionnellement valable, un pacte essentiellement moderne, le contrat d'assurance.

C'est une solution qui aurait convenu à tous les transports, et aussi bien à ceux effectués par des Compagnies privées que par des chemins de fer d'Etat.

En tout cas, l'utilité de l'étude que nous allons entreprendre ressortira de cette opinion émise par M. Lamé-Fleury (1) :

« Il peut y avoir un réel intérêt à conserver la trace de certains arrêts de la Cour régulatrice qui offrent l'avantage de rappeler les principes essentiels de la matière des transports par voie ferrée.

« Il faut bien l'avouer, on tourne toujours plus ou moins dans le même cercle ; c'est ce qui donne tant d'importance au petit nombre de règles fondamentales qu'il comporte, mais dont l'assimilation est décidément bien laborieuse pour trop d'intéressés à la connaissance intime d'une section courante du droit industriel moderne des transports. »

(1) *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, 4^e éd., 1905, p. 978.

PREMIÈRE PARTIE

**PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ. — VALIDITÉ
DES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ. —
APPLICATIONS**

CHAPITRE PREMIER

LE PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ.

§ 1. — Théories diverses sur le principe de la responsabilité.

Avant de commencer l'étude d'une clause particulière de non-responsabilité, il convient de se demander ce que c'est que la responsabilité.

Le Code civil la définit, dans ses effets, de la manière suivante :

« Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer » (art. 1382).

« Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence » (art. 1383).

Ces conséquences de la responsabilité nous montrent qu'elle a le caractère d'une sanction.

Le mot de sanction éveille l'idée de faute, et en effet, la faute a, de tout temps, été considérée comme étant à la base de la responsabilité.

C'est un principe qui a été, jusqu'à ces dernières années, tenu pour un axiome.

Dans son rapport sur le prix Rossi, en 1895, M. Thaller disait encore :

« Nul ne songe à toucher à l'axiome que l'homme n'est responsable que de sa faute. »

Contrairement à cette affirmation, il résulte de travaux récents que de nombreux auteurs ont cherché à assigner à la responsabilité un autre principe.

Mais, qu'on lui ait donné pour base, soit la loi (1), soit un certain risque (2), soit encore la justice et l'utilité sociale (3) ou la confiance légitime trompée (4), on constate que dans toutes ces définitions l'idée de faute subsiste, plus ou moins transformée, mais toujours reconnaissable.

Sans doute, ce n'est plus la *culpa* du droit romain qui était « modelée sur la diligence du bon père de famille » (5), du *diligens et studiosus paterfamilias* (6).

Ce n'est plus, à proprement parler, la faute telle que la définissait Demolombe, « tous faits de commission ou d'omission... par suite desquels le droit d'un tiers aurait été méconnu ou lésé » (7).

C'est une notion plus moderne et plus vivante que M. Lévy nous donne de la faute en disant :

(1) Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*.

(2) Tarbouriech, *La responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail*.

(3) Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*. Thèse Aix, 1901.

(4) Emmanuel Lévy, « Responsabilité et contrat ». *Revue critique*, 1899.

(5) Robin, *De la responsabilité, notamment au point de vue de la clause de non-garantie et du fardeau de la preuve*. Thèse Paris, 1887.

(6) Loi 25. Pr. D. *De probatione*, XXII. 3.

(7) Demolombe, *Cours de Code Napoléon*, t. XXX, n° 470.

« Les autres sont responsable envers nous dans la mesure où nous avons besoin d'avoir confiance en eux pour agir... »

« Le rapport d'où naît la responsabilité est un rapport de confiance *nécessaire*, l'obligation qui la crée est une obligation qui crée la confiance et lorsque cette obligation est inexécutée, lorsqu'il y a confiance légitime trompée, il y a faute » (1).

Le cas fortuit se trouve par là même écarté : « Ce qui fait le cas fortuit, c'est qu'il n'y a pas confiance légitime trompée » (2).

Tout en conservant la notion de faute, on peut néanmoins l'élargir jusqu'au simple fait, et la rendre capable d'embrasser toutes les conséquences de l'activité moderne, au milieu de laquelle le *paterfamilias* antique, qui servait jadis de type pour apprécier le degré de gravité de la faute, serait singulièrement dépaycé.

M. Lévy étend cette notion « à tous les rapports créés par la grande industrie, à toutes les responsabilités résultant du fait d'autrui et du fait des choses » (3).

Si l'on voulait, à tout prix, rattacher au texte du Code civil cette théorie nouvelle sur le fondement de la responsabilité, cette substitution du fait simplement dommageable au fait répréhensible *culpa*, on pourrait le faire grâce aux termes des articles 1382 et 1383.

L'article 1382 ne met-il pas la faute au deuxième

(1-2) Lévy, *op. cit.*, p. 373.

(3) Voy. Teisseire, *op. cit.*, p. 103.

rang? On le croirait, car on lit en tête de cette disposition : tout « fait » quelconque de l'homme. D'autre part, les mots « imprudence » et « négligence », de l'article 1383, ne se rapprochent-ils pas davantage du fait que de la faute?

Toutefois, ce serait là une interprétation évidemment forcée.

Il est certain que le législateur de 1804 n'a pas attribué à la faute un caractère aussi large que celui qui lui est actuellement reconnu. Il voulait évidemment que le juge apprécie la conduite de l'auteur du dommage subjectivement, par rapport à un être idéal, « en faisant presque abstraction de la perte qui a été causée. Pas de faute, pas de responsabilité » (1).

Mais les théories nouvelles ont rompu avec le côté subjectif, en matière de responsabilité : ce qu'elles considèrent, c'est le côté objectif.

« Il n'y a pas lieu, dit M. Teisseire (2), de distinguer, en droit civil, si une volonté est coupable ou innocente. Un fait a causé un dommage. Il faut déterminer dans quelle mesure il l'a causé. Que ce fait soit répréhensible ou non, peu importe, sa relation avec le dommage est seule à considérer. Le droit civil ne s'inquiète ni de morale, ni de pénalité. S'il réproouve l'acte d'une volonté ; s'il a l'air de la punir, c'est uniquement parce qu'elle a amené un dommage. »

(1) *Ibid.*, p. 153.

(2) *Op. cit.*, p. 177.

Sans doute l'on n'isole pas le fait de la volonté qui l'a causé, mais cette volonté, on l'a considère en tant qu'elle est une cause et non en tant qu'elle est fautive.

Toutefois, elle peut être en relation plus ou moins directe avec ce fait dommageable. Elle a pu avoir une part d'initiative plus ou moins grande dans le choc des deux activités d'où est né le dommage.

« Une imprudence est-elle relevée à la charge de l'auteur du dommage ? continue M. Teisseire, cette imprudence est un fait de volonté particulière auquel on peut rattacher l'accident. Nous le considérons non comme un acte coupable, mais comme une cause de cet accident. Comme tel, il augmente la responsabilité de l'auteur. Et plus l'imprudence sera caractérisée,.. plus l'initiative de celui qui l'a commise apparaîtra prépondérante, si bien qu'il arrivera un moment où elle aura absorbé toutes les autres causes, où la rencontre sera absolument son fait et alors sa responsabilité sera entière. »

Le fait est intentionnel : il est fautif.

Ainsi se trouve respectée la distinction traditionnelle entre les différents degrés de faute, et l'on peut concilier la théorie de M. Saleilles qui dit que « le mot faute ne désigne pas un simple rapport de causalité mais un rapport de culpabilité » (1), avec celle de M. Teisseire

(1) *Théorie générale de l'obligation d'après le projet de Code civil pour l'Empire allemand*, p. 242, n° 1.

qui ne fait « intervenir la faute que lorsque le fait devient absolument insuffisant » (1).

En représentant le dommage comme résultant du choc de deux activités, sans tenir compte outre mesure de l'intention, M. Teisseire livre passage à une notion capitale au point de vue de la réparation du dommage : c'est celle du partage de la responsabilité.

Les deux activités ont joué chacune leur rôle dans cette rencontre : « même avec une imprudence très caractérisée, il est rare que l'initiative de l'une ait tout fait et que l'initiative de l'autre ait été entièrement nulle » (2).

Cela permettra de faire toujours supporter à la victime une partie du dommage : c'est ce que la loi du 9 avril 1898 a fait pour les accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail ; ils n'obtiennent pas en vertu du tarif forfaitaire fixé par cette loi une réparation intégrale du dommage qu'ils subissent.

En résumé, avant d'agir il y a un « risque » à prévoir ; l'individu agit quand même ; il doit supporter le risque qu'il a créé.

« Il faut aujourd'hui répandre cette idée que l'action entraîne avec elle des risques dont l'effet doit être réparé en dehors même de toute considération de faute (3). » En effet, un dommage a été causé, et la con-

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 283 et la note.

(2) Voy. Teisseire, *op. cit.*, p. 168 et 169.

(3) Tarbouriech, *Réforme sociale*, 1898.1, p. 651.

finance nécessaire au libre développement des activités a été trompée.

Cette idée doit être appliquée non seulement au fait personnel à l'auteur du dommage, mais aussi au fait des choses et des personnes dont on est le maître. C'est le fond de la théorie de M. Josserand (1), et c'est ce qui résulte de l'article 1384 du Code civil.

L'homme doit être responsable du fait des animaux qu'il a domestiqués et des forces qu'il a domptées et dont il use pour accroître sa puissance. Cela s'applique non seulement à la grande industrie, mais à toutes les branches de l'activité humaine.

« La loi substitue la chose à son propriétaire, voit dans l'instrument le bras du maître, le suppose animé comme lui d'une force agissant tantôt dans le sens du bien, tantôt dans celui du mal (2). »

C'est de cette façon que l'on peut expliquer la responsabilité du commettant pour les actes de ses préposés, et celle des personnes morales, en particulier des sociétés de commerce anonymes, telles que les Compagnies de chemins de fer, du chef de leurs agents.

« Une personne morale, dit M. Boutaud (3), a un rôle à jouer dans la société. Pour jouer ce rôle elle a des organes essentiels. La loi ou la convention, conformé-

(1) *De la responsabilité du fait des choses inanimées.*

(2) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886-1887, p. 128.

(3) *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, p. 27.

ment à la loi, déterminent quels ils sont. Et ces organes ne sont pas des représentants de la personne morale. Une personne ne peut en effet être représentée que si elle existe déjà : or, la personne morale n'existe que par eux. Une fois constituée, elle fait appel à des auxiliaires en nombre plus ou moins grand. Ces auxiliaires ne sont que des préposés. — La première catégorie d'agents seule a des pouvoirs, les autres n'ont que des devoirs. Et ceux-là seuls qui ont des pouvoirs engagent la responsabilité personnelle de la personne morale. Des actes de ses autres agents, elle n'est responsable que comme un commettant. »

§ 2. — Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle.

La conséquence de la responsabilité, c'est l'obligation pour celui qui l'a encourue de réparer le dommage par lui causé ; cette obligation comprend, en principe, la perte subie et le gain manqué : le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*.

Toutefois, il y a lieu de distinguer si le dommage a eu sa source dans la violation d'un contrat ou dans un délit ou un quasi-délit.

Dans le premier cas, ce sont les articles 1149 et suivants du Code civil qui fixent l'étendue de la réparation.

Dans le deuxième cas, c'est l'article 1382 du même Code qui est applicable.

Ainsi, le Code civil paraît faire une distinction bien

marquée entre la responsabilité contractuelle, d'une part, et la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle, d'autre part.

Cette distinction est-elle fondée en réalité, et, pour prendre un exemple (1) : « Lorsqu'un train de marchandises déraile et cause ainsi un préjudice aux propriétaires des marchandises qu'il contenait et aux riverains de la voie, la Compagnie des chemins de fer est-elle responsable de la même manière envers les uns et envers les autres ? »

Comme celle relative au fondement de la responsabilité, la controverse sur l'unité ou la dualité de la responsabilité est récente. Elle est née, semble-t-il, à la suite d'un article paru dans la *Revue critique* en 1886, sous le pseudonyme : « Lefebvre, ancien magistrat », dans lequel l'auteur affirmait que toute responsabilité est délictuelle.

Cette opinion a été soutenue depuis par différents auteurs, notamment par M. Grandmoulin (2). Ces auteurs se fondent sur ce que la loi et le contrat ont la même nature intime : le contrat n'est qu'une loi particulière ; la loi générale n'est qu'un contrat tacite auquel il est permis de déroger. Une telle dérogation peut faire l'objet d'une stipulation valable.

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 34.

(2) *De l'unité de la responsabilité ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles*. Thèse Rennes, 1892.

Cette assimilation du contrat à la loi est faite par le Code civil lui-même. Ne dit-il pas dans l'article 1134 : « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites » ?

Toute violation d'une obligation légale ou contractuelle est une faute : « Toute faute est un délit. »

Les partisans de la dualité de la responsabilité ne se sont pas rendus à cet argument.

Répondant à l'article de M. Lefebvre, M. Labbé indiquait que la distinction de la faute contractuelle et de la faute délictuelle était « une notion élémentaire qui est comme l'ABC du droit » (1).

Et, d'après cet auteur, ce qui fait l'importance de cette distinction, ce sont les différentes conséquences pratiques qu'elle engendre :

En cas d'inexécution de la convention, c'est au débiteur qu'il appartient de prouver sa libération (art. 1147 et 1315, C. civ.).

Au contraire, c'est à la victime du délit, à celui qui se prétend créancier d'une indemnité par suite de ce délit, qu'il appartient de prouver la faute de l'auteur du dommage (art. 1315, C. civ.).

Le débiteur qui n'a pas exécuté l'obligation mise à sa charge par le contrat, ne doit que les « dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a dû prévoir lors du contrat » (art. 1150, C. civ.).

(1) Note S. 1886, IV, p. 25, 3^e col.

Par contre, celui qui s'est rendu coupable d'un délit doit réparer tout le préjudice qu'il a causé (art. 1382).

Ces différences dans les effets de la responsabilité délictuelle et de la responsabilité contractuelle semblent tenir à cette idée que « la faute contractuelle est un délit dont les éléments ont été (ou ont pu être) prévus et réglés par la convention des parties », tandis que la faute délictuelle déjoue les prévisions.

Toutefois, s'il résulte des considérations qui précèdent que les deux responsabilités ont un champ d'application différent, il ne s'ensuit pas forcément qu'il y ait « opposition de principes entre elles ». C'est l'opinion de M. Saleilles (1).

Ce principe commun c'est, d'après M. Lévy, la confiance légitime, la confiance nécessaire, trompée « seulement, tandis que dans la responsabilité contractuelle cette confiance est née d'une promesse ; dans la responsabilité délictuelle, cette confiance est née d'une situation » (2).

En effet, la responsabilité ne peut avoir les mêmes effets entre des personnes qui ont pris des engagements l'une à l'égard de l'autre, et dont l'attention a été appelée sur la portée de ces engagements par un contrat, par un acte qui revêt toujours une certaine solennité, et entre des personnes qui se trouvent obligées l'une

(1) *Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand*, p. 430.

(2) Lévy, *op. cit.*, p. 387.

vis-à-vis de l'autre par des circonstances toutes fortuites, par des événements qui ont pu passer inaperçus.

Il est juste que « l'indemnité se mesure sur cette confiance et que l'on se demande sur quoi la victime a pu compter » (1).

C'est la responsabilité proportionnelle à la confiance nécessaire.

Cette théorie a été inspirée à M. Lévy (2) par la jurisprudence, qui, sous l'influence d'impérieuses considérations pratiques appliquait les principes traditionnels d'une façon très large.

Elle arrivait à considérer que « lorsqu'une activité naturellement faillible s'exerce au profit d'autrui, la faute et le risque sont choses normales » et, en regardant « des fautes plus ou moins légères comme cas fortuits » elle supprimait alors, purement et simplement, toute responsabilité.

Mais, d'autre part, cette tendance se trouvait « contrariée par une autre tendance qui consiste à rendre une activité d'autant plus responsable qu'elle est plus absorbante d'autres activités. »

« Au lieu d'un prétendu principe scientifique », elle avait « une simple règle de conduite », et appliquait ainsi la théorie de la responsabilité proportionnelle à la confiance nécessaire.

Cette idée de proportionnalité dans la confiance nous

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 104.

(2) *Op. cit.*, p. 390 et suiv.

amène à nous demander, alors qu'il est certain que le débiteur peut valablement ne « promettre qu'une certaine somme de diligence et que le créancier n'a dans ce cas droit qu'à la prestation promise » (1), s'il est des cas où la loi doit intervenir dans le calcul de cette proportion, et ainsi « veiller plus que le débiteur à ses propres intérêts » (2).

En d'autres termes, dans quelle mesure est-il permis d'aggraver ou de restreindre, par convention, la responsabilité.

Cette possibilité résulte, pour l'aggravation, de l'article 1302 du Code civil qui permet d'augmenter considérablement la responsabilité du débiteur en mettant à sa charge les cas fortuits.

La question de savoir si les clauses d'exonération de responsabilité sont valables ne comporte pas une solution aussi simple. Elle a été, et est encore, des plus controversées.

Cette controverse porte à la fois sur les contrats relatifs aux choses et sur ceux relatifs à la sécurité des personnes. Ces derniers ne font pas l'objet de notre étude.

Nous nous demanderons tout d'abord si les clauses de non-responsabilité sont valables en général dans les contrats relatifs aux choses, et nous examinerons ensuite la question de leur validité dans le contrat de transport de marchandises par chemins de fer.

(1-2) Saleilles, *op. cit.*, p. 433.

CHAPITRE II

VALIDITÉ DES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ.

§ 1. — Est-il possible de s'exonérer par convention des conséquences de sa responsabilité ?

En quoi consiste une clause d'exonération de responsabilité ?

« Les contractants, dit M. Sainctelette, peuvent stipuler qu'ils apporteront dans l'accomplissement de leurs obligations, le maximum de soins que donnerait l'homme le plus attentif, le plus actif, le plus sévère, ou seulement le minimum de soins que donnerait un homme qui ne serait pas de mauvaise foi. »

Cette convention n'apparaît pas à M. Robin (1) comme une clause de non-responsabilité, mais plutôt comme une clause de non-obligation.

Tel n'est pas l'avis de M. Boutaud (2) :

« La question de faute, dit cet auteur, ne se réduit pas à une question d'obligation.

« En le soutenant, on confond deux hypothèses qu'il faut soigneusement distinguer : celle où le degré de soins a été fixé d'une manière précise, de telle sorte

(1) *Op. cit.*, p. 176.

(2) *Op. cit.*, p. 208.

que ce soient les seuls dont le débiteur soit tenu ; et celle où le débiteur est obligé de s'acquitter de son obligation, en y apportant la vigilance d'un bon père de famille sauf à être exonéré de toute responsabilité s'il y manque.

« Que peut être, dira-t-on, une obligation qui manque de sanction ? L'objection serait mal fondée. Et la preuve en est que, si dans la seconde hypothèse on néglige intentionnellement les soins d'un bon père de famille, on devra être responsable des conséquences de leur omission, alors que, dans la première, on ne saurait jamais imputer au débiteur de n'avoir pas pris les soins dont on l'a dispensé. »

Ainsi entendue, la clause de non-responsabilité nous paraît être certainement valable dans notre droit quand elle s'applique aux fautes autres que le dol ou la faute grave.

Tout d'abord, elle est conforme à la tradition romaine qu'Ulpien résume ainsi :

« Hoc servabitur quod initio convenit, legem enim contractus dedit : excepto eo, quod celsus putat, non valere si convenerit ne dolus præstetur,.. et ita utimur » (1).

Le préteur, dont les décisions étaient inspirées par les nécessités de la pratique, disait aussi :

« Pacta conventa quæ neque dolo malo, neque adversus leges, plebiscita, senatusconsulta, edicta prin-

(1) Ulpien, L. 23 : *De diversis regulis juris*, Dig. L. 17.

cipum, nequo quo fraus cui eorum fiat, facta erunt, servabo » (1).

Le Code civil consacre de même le grand principe de la liberté des conventions, dans l'article 1134 qui dit que : « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ».

L'article 1137 du Code civil fait application de ce principe en permettant de restreindre conventionnellement l'obligation du débiteur aux fautes qui présentent une certaine gravité, à celles que ne commettrait pas un bon père de famille.

Peu importe que l'égalité entre les contractants se trouve rompue : la lésion n'est pas un vice du consentement susceptible, en principe, de faire annuler un contrat (art. 1118, C. civ.).

« La convention d'exonération devra donc être maintenue, dit M. Boutaud (2), dès qu'elle réunira les conditions requises pour la validité de toute convention, c'est-à-dire le consentement des parties, leur capacité, un objet certain que forme la matière de l'engagement, une cause licite dans l'obligation (art. 1108, C. civ.). »

Sous réserve de l'existence de ces conditions essentielles, la loi laisse aux contractants la plus grande latitude pour régler les effets de leurs conventions : elle ne parle que si elles se taisent : « Il faut, disait Bigot-

(1) Paul, *L.* 7, § 7, Dig. II, 14.

(2) *Op. cit.*, p. 219.

Préameneu dans les travaux préparatoires (1), vérifier sur chaque faute comment les parties ont entendu s'obliger. »

C'est ainsi que le législateur admet la validité de la clause pénale que l'article 1152 du Code civil consacre en ces termes :

« Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. »

Or, ainsi que son nom l'indique, la clause pénale suppose de la part du débiteur un manquement à son obligation, elle est, dit l'article 1229, alinéa 1 du Code civil : « la compensation des dommages-intérêts que le créancier souffre de l'inexécution de l'obligation principale. »

Par conséquent, admettre, comme le font même les adversaires les plus résolus des clauses de non-responsabilité, la validité absolue de la clause pénale, fût-elle réduite à un chiffre minime, revient pratiquement à reconnaître effet aux clauses d'exonération de la responsabilité à raison d'une faute à venir (2).

Aux arguments en faveur de ces clauses, tirés du principe de la liberté des conventions et de l'admission de la clause pénale, s'en ajoute un troisième résultant de la validité du contrat d'assurance des fautes.

(1) Fenet, XIII, p. 230.

(2) V. *Journal officiel*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 395, 3^e colonne, et *infra*.

La relation entre ce dernier contrat et les clauses de non-responsabilité a été mise en pleine lumière par M. Boutaud dans son ouvrage intitulé : « Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes. »

« L'assurance des fautes, dit cet auteur, a fait une large brèche au principe de la responsabilité personnelle. Chacun de nous ne supporte plus toutes les conséquences de ses imprudences et de ses négligences : un tiers, l'assureur, en prend sa part, souvent très grande » (1).

Sans doute, ainsi que le fait remarquer M. Thaller, « il a fallu beaucoup de temps avant que cette idée de la *faute assurable* fut consacrée » (2).

Mais les résistances ont été vaincues, et, à l'heure actuelle, le pas est fait.

« Les Compagnies (d'assurances) ne sont parvenues à conquérir leur clientèle qu'en garantissant l'indemnité aux assurés, alors même que leur négligence serait établie. » Et « la législation... du risque professionnel (notamment en matière d'accidents du travail), s'effondrerait immédiatement si l'on devait, par un revirement d'opinion, taxer d'illicite l'assurance de la faute de l'homme ou de ses préposés » (3).

Or, dit M. Thaller (4), résumant la théorie de M. Bou-

(1) *Op. cit.*, p. 206.

(2) Thaller, « Préface de l'ouvrage de M. Boutaud », p. m.

(3-4) Thaller, *loc. cit.*, p. iv et suiv.

taud : « Si le risque de faute est de ne pas exécuter un contrat par moi conclu, pourquoi lors du contrat lui-même, au lieu de m'engager d'abord et de m'assurer ensuite par ailleurs ne serais-je pas fondé à faire coup double en quelque sorte, et à prendre mon contre-opérateur pour l'assureur de ma faute ? D'où viendrait la nullité d'une clause de non-responsabilité qui (1) allège le client d'une partie de sa redevance et aboutit finalement au même résultat que l'assurance, puisque, de part et d'autre on voit une personne se décharger de sa faute sur une autre ? »

La différence entre ces deux contrats, c'est que « dans un cas l'assureur est une Compagnie d'assurances, dans l'autre un créancier, qui est le plus souvent un simple particulier ».

Cette différence fournit à M. Thaller un argument contre la théorie de M. Boutaud :

Ce qui fait l'utilité sociale de l'assurance, c'est le fractionnement du dommage, or « il n'est pas vrai de dire que le débiteur s'exonère de sa responsabilité en l'assurant, il la fait partager à d'autres personnes dans le même cas que lui (2), tandis que dans la clause de non-responsabilité intervenue entre deux contractants, l'un d'eux est exposé à subir seul tout le dommage :

(1) Moyennant une prime qu'elle contient implicitement. — Voy. Boutaud, *op. cit.*, p. 209.

(2) Thaller, *loc. cit.*, p. vi.

« Où est socialement l'avantage, demande M. Thaller? »

Mais M. Boutaud de répondre (1) :

« Toute société doit avoir un objet licite (art. 1833, C. civ.). S'il était illicite de se décharger des conséquences de sa faute sur son semblable, la convention qui répartirait entre plusieurs associés la réparation des fautes que chacun d'eux pourrait commettre serait tout aussi immorale. »

Quant à l'avantage social de cette convention, il se mesure « à l'utilité qu'elle présente pour les parties qui la font » ; et cette utilité, c'est, pour celui qui consent une clause d'exonération : « la diminution du prix du service qu'il demande à son co-contractant (2). S'il juge cette convention conforme à son intérêt, pourquoi le législateur viendrait-il la lui interdire et prétendre « connaître l'intérêt privé mieux que celui-ci ne se connaît lui-même » (3).

S'il plaît à l'un des contractants de décharger l'autre d'une partie de sa responsabilité afin de lui laisser une plus grande initiative et de ne pas paralyser son activité par la crainte d'encourir une responsabilité trop étendue, quoi d'immoral à cela ?

« Dira-t-on que le débiteur ne veillera plus à la conservation de la chose confiée à ses soins, la perte lui étant pécuniairement indifférente ... » (4) ?

(1-2) Boutaud, *op. cit.*, p. 209 et suiv.

(3) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 17

(4) Boutaud, *op. cit.*, p. 424 et suiv.

Mais, « des intérêts de toute sorte continuent à solliciter sa vigilance... ».

« Exonérés ou non des conséquences de leurs fautes, ils (industriels et commerçants) veillent sur leur personnel, améliorent leur matériel, multiplient les mesures préventives contre les accidents de toute nature... »

« Et il le faut bien puisque, s'ils négligeaient intentionnellement les obligations qui leur incombent, malgré la clause d'exonération, ils seraient tenus à réparation. »

§ 2. — Portée de la clause de non-responsabilité.

L'intérêt économique concourt, ainsi que le démontre l'exposé ci-dessus, avec les principes généraux du droit, en faveur de la validité des clauses de non-responsabilité, qui apparaissent aussi comme exemptes du reproche d'immoralité.

Toutefois, pour que ce dernier point soit définitivement acquis, il importe de se demander si l'on peut s'exonérer ainsi de toutes ses fautes, quel que soit leur degré de gravité.

C'est surtout à ce point de vue que la controverse sur l'unité ou la dualité de la responsabilité présente de l'intérêt.

Peut-on s'affranchir de la responsabilité de sa faute délictuelle comme de la responsabilité de sa faute contractuelle ?

Cette question a donné lieu à une correspondance échangée entre M. Labbé et M. Thaller (1), à l'occasion d'une opinion émise par ce dernier dans son compte rendu (2) de l'ouvrage de M. Saintelette intitulé : *De la responsabilité et de la garantie*.

« Nous croyons bien, disait M. Thaller(3), que, dans le transport comme dans les autres contrats, la clause de non-garantie est susceptible de produire effet... mais, admettre (4) qu'une pareille stipulation affranchira le débiteur (le voiturier) des conséquences d'une faute quelconque relevée contre lui, le dol excepté, voilà qui est excessif... Nous ne sachions pas que le contrat fasse disparaître la responsabilité délictuelle, il la renforcerait bien plutôt. »

M. Thaller admet donc le concours de la responsabilité délictuelle et de la responsabilité contractuelle.

M. Labbé ne partage pas cette opinion, il déclare avec M. de Courcy (5) : « qu'il n'était pas plus exorbitant d'admettre, le dol et la faute grave exceptés, la validité de l'exonération convenue d'une responsabilité délictuelle que d'une responsabilité contractuelle », et il cite l'exemple suivant :

(1) *Annales de droit commercial*, 1886-1887, p. 185 et suiv., 251 et suiv.

(2) *Annales de droit commercial*, année 1886-1887, p. 125.

(3) *Loc. cit.*, p. 126.

(4) Avec les juridictions belges, et comme le fait M. Saintelette qui laisse les parties libres de régler comme il leur plaît la garantie, c'est-à-dire la responsabilité contractuelle.

(5) « Questions de droit maritime » (*Voy. Annales de droit commercial*, 1886-1887, p. 187).

« J'ai le droit de stipuler, avec mon... voisin, que je ne l'indemniserai pas des dégâts de mes lapins. La convention qui est fréquente est parfaitement licite et doit être respectée. Oui, tant que je ne dénaturerai pas, par mon fait, les conditions normales, prévues de la convention. Mais, si le lendemain de la signature, quand mon voisin aurait compté sur la continuation d'habitudes modérées, je répandais dans mon bois mille lapins qui ravageraient toute la récolte, la convention ne me protégerait plus, je l'aurais fraudée (1). Cela n'empêcherait pas qu'elle n'eût été en elle-même parfaitement licite. »

M. Boutaud (2) n'admet pas non plus le concours de la responsabilité contractuelle avec la responsabilité délictuelle : « elles ne concourent pas parce qu'elles sont de même nature » ; il n'est pas plus immoral de manquer à une obligation légale qu'à la parole donnée.

MM. Lyon-Caen et Renault (3), qui ont puissamment contribué à éclaircir la question en ce qui concerne la responsabilité du voiturier, ont dit fort justement que : « Aucun principe de droit ne met obstacle à ce qu'on se décharge par une convention antérieure des conséquences des fautes non intentionnelles qu'on pourra commettre. »

Il faut donc conclure, avec la majeure partie de la

(1) J'aurais trompé la confiance légitime de mon cocontractant.

(2) *Op. cit.*, p. 231.

(3) *Précis de droit commercial*, t. II, n° 2147.

doctrine, qu'il doit être permis aux parties de se décharger des conséquences des fautes qu'elles pourront commettre dans l'exécution de leur obligation pourvu que cette exonération ne s'applique pas au dol : c'est-à-dire à l'« inexécution intentionnelle » (1) de cette obligation.

Cela va de soi, car le débiteur ne peut se réserver la faculté de ne pas remplir son obligation ; cela reviendrait pour lui à ne pas s'obliger du tout aux termes mêmes de l'article 1174 du Code civil qui dit que : « Toute obligation est nulle lorsqu'elle a été contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige » (2).

Y a-t-il lieu, comme le font MM. Aubry et Rau (3), de distinguer entre le dol et la faute lourde ? Il semble que oui, en vertu de la définition que nous venons d'adopter pour le dol. En effet, si celui-ci est « un manquement voulu et intentionnel », la faute lourde est un manquement grossier qui témoigne d'une négligence extrême, *crassa et supina negligentia*, mais qui, du moins, n'a pas été commis intentionnellement.

Cependant, la distinction étant ainsi faite au point de vue théorique entre la faute grave (ou lourde) et le dol, on doit reconnaître que, par suite de « la variété infinie des espèces, (4) » il est malaisé de l'introduire

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 223.

(2) Boutaud, *op. cit.*, p. 224 et 225.

(3) IV, § 308, note 29.

(4) Labbé, note S. 76.1.337.

dans la pratique, « et, si l'on ne peut dire que dans notre droit la faute grossière est assimilée au dol, elle en est du moins très voisine ». *Culpa lata dolo proxima*.

D'autre part, « si la gravité de la faute est impuissante à la faire assimiler au dol, cette gravité même pourra être pour le juge un élément de conviction que l'individu a agi de mauvaise foi ».

La portée que nous venons de reconnaître à la clause de non-responsabilité est conforme à la tradition de notre droit.

C'est par suite d'une erreur singulière que Pothier (1), Valin (2), Emerigon (3) interprétaient le passage de Digeste que nous avons cité (V. *suprà*, p. 23) comme interdisant la clause de non-responsabilité (4) ; ils n'avaient pas vu que le mot « dol » qu'il contient, s'applique à la faute volontaire, aux conséquences de laquelle on ne peut se soustraire : *illud nulla pactione effici potest ne dolus præstetur* (L. 27, § 3, *de pactis*, 2, 14), mais que Celse et Ulpien ne comprennent pas dans la prohibition les fautes involontaires, telles que des maladresses ou de simples imprudences.

Une des suites les plus graves de cette interprétation erronée a été que, reprise par des auteurs tels que Lau-

(1) *Traité du contrat d'assurances*, n° 65.

(2) *Ordonnance de la marine*, t. II, art. 28, p. 79 et 80.

(3) *Traité des assurances*, t. I, chap. XII, sect. II.

(4) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 451, n° 626, 1°.

rent (1), Pardessus (2), Guillouard (3), elle a exercé son influence sur la jurisprudence.

La Cour de cassation s'est de tout temps refusée et se refuse encore actuellement à reconnaître, en principe, la validité des clauses de non-responsabilité (4).

Cependant, elle a été insensiblement amenée à leur reconnaître, dans les transports maritimes, plein et entier effet pour l'exonération, stipulée par l'armateur, des fautes du capitaine, et dans les transports par chemins de fer, un effet restreint qui est de renverser la charge de la preuve et d'obliger, par application de la théorie du concours des deux responsabilités, l'expéditeur à prouver la faute du transporteur.

Toutefois, lorsque nous étudierons de plus près cette jurisprudence à l'occasion du contrat de transport par chemins de fer, au sujet duquel elle a eu le plus souvent à se prononcer, nous essaierons de démontrer qu'elle tend à reconnaître, pratiquement, des effets de plus en plus étendus aux clauses de non-responsabilité.

D'ailleurs, la résistance de la Cour de cassation est d'autant moins justifiée qu'elle admet dans tous ses

(1) *Principes de droit civil*, t. XXV, n° 531 : « C'est une convention immorale que celle qui dispense le débiteur de remplir ses obligations. »

(2) *Cours de droit commercial*, t. II, n° 542 : « Nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes. »

(3) *Du louage*, t. II, n° 761.

(4) Cass. civ., 31 décembre 1900, D. 03.1.17. « Il n'est pas plus permis en principe de s'exonérer d'avance par convention des fautes de ses préposés que de ses propres fautes. »

effets la validité de la clause pénale, et cela par le motif que :

« Loin de supprimer la responsabilité du transporteur, la convention intervenue entre les parties (il s'agit de la clause pénale) en reconnaît tout au contraire le principe » (1).

« Ainsi donc, comme le fait justement remarquer M. Boutaud (2), il suffit de reconnaître un principe pour être autorisé à le violer. N'est-ce pas là du pur formalisme ! »

Des considérations qui précèdent, il résulte que, en vertu du principe de la liberté des conventions, de la validité de la clause pénale et de l'assurance des fautes, les clauses de non-responsabilité doivent être tenues pour licites dans notre droit. Nous savons, d'autre part, qu'elles ne sont pas contraires à l'intérêt économique (3).

Bien que notre étude ne doive porter que sur la validité de la clause de non-responsabilité dans le contrat de transport de marchandises, nous pensons tirer un argument, en faveur de cette validité, de la possibilité de stipuler l'irresponsabilité dans des contrats où la loi règle minutieusement les obligations du débiteur.

(1) Cass., 2 avril 1890, D. 91.1.34.

(2) *Op. cit.*, p. 240.

(3) *Suprà*, p. 28.

CHAPITRE III

APPLICATIONS DE LA CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ DANS DIFFÉRENTS CONTRATS RELATIFS AUX CHOSSES.

Nous nous bornerons à passer en revue les contrats relatifs aux choses. Nous n'examinerons pas la question de savoir si ces clauses sont valables dans ceux qui touchent à la sécurité des personnes, tels que le contrat de transport de personnes et le contrat de travail ; elles semblent, dans ces cas, avoir un caractère inhumain ; de plus, « leur utilité est contestable » (1) et les partisans les plus convaincus de leur validité en principe, tels que M. Labbé (2) et M. Boutaud (3), font, pour ces derniers contrats, des réserves.

Dans les contrats comme la *vente*, le *louage*, le *partage*, où le législateur impose à l'une des parties l'obligation de garantir l'autre, il augmente dans une certaine mesure l'étendue de l'obligation.

Sans doute, « la garantie n'est pas la responsabilité, mais elle y donne naissance si l'obligation dans laquelle

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 478.

(2) *Annales de droit commercial*, 1886-1887, p. 255.

(3) *Loc. cit.*

elle consiste n'est pas exécutée par la faute du garant » (1).

Pourtant dans le contrat de vente, la loi autorise l'exonération de la responsabilité résultant de la garantie.

En effet, l'article 1627 du Code civil dispose :

« Les parties peuvent, par des conventions particulières, ajouter à cette obligation de droit ou en diminuer l'effet ; elles peuvent même convenir que le vendeur ne sera soumis à aucune garantie. »

Mais il y a plus, et l'article 1628 indique, conformément à la théorie que nous avons admise, que l'on peut s'exonérer de sa faute mais non de son fait dolosif.

Cet article est ainsi conçu :

« Quoiqu'il soit dit que le vendeur ne sera soumis à aucune garantie, il demeure cependant tenu de celle qui résulte d'un fait qui lui est personnel : toute convention contraire est nulle. »

La clause de non-garantie est également valable entre copartageants, à cela près que, l'égalité étant l'âme des partages, il faut que cette clause soit l'objet d'une stipulation expresse.

C'est ce que dit l'article 884, alinéa 2 : « La garantie n'a pas lieu si l'espèce d'éviction soufferte a été exceptée par une clause particulière et expresse de l'acte de partage. »

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 249.

En ce qui concerne le contrat de louage, il faut distinguer entre le louage de choses et le louage de services.

Dans le contrat de louage de choses la clause de non-responsabilité, avec la portée que nous lui avons reconnue est certainement valable.

On n'en saurait douter en voyant la jurisprudence admettre un cas d'exonération tacite.

Cela a lieu lorsqu'un propriétaire, qui fait assurer son immeuble contre l'incendie stipule de l'assureur sa renonciation à son recours contre le locataire. Cette stipulation, qui est une stipulation pour autrui, constitue au profit du locataire une véritable clause d'exonération (1).

La Cour d'Aix (2) a vu également une clause d'irresponsabilité dans le fait par le bailleur d'imposer au locataire l'obligation d'assurer l'immeuble : d'après la Cour, cela implique de la part du bailleur renonciation au recours fondé sur l'article 1733 du Code civil, qui établit pourtant une présomption légale de faute contre le locataire en cas d'incendie des lieux loués.

La clause de non-responsabilité est certainement valable pour le louage d'ouvrage et d'industrie (3), et ce, en vertu de la tradition du droit romain où cette faculté

(1) V. Boutaud, p. 253-254, et Caen, 29 janvier 1887, *La Loi*, numéro du 13 février 1889.

(2) Aix, 28 février 1837, S. 39.2.156.

(3) V. Sainctelette, *op. cit.*, p. 24, n° 13 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, 5^e édit., n° 662, 6°.

était reconnue à l'artisan qui, lorsqu'on le chargeait d'un travail pouvait convenir : *non periculo suo se facere* (1).

Dans le contrat de *dépôt*, le législateur a sanctionné la confiance nécessaire en imposant une responsabilité rigoureuse aux dépositaires auxquels on a donné le nom de dépositaires « nécessaires ».

Cette reponsabilité pèse notamment sur les hôteliers. Ceux-ci n'ont évidemment pas cherché à s'y soustraire par une convention passée avec chaque voyageur, ce qui donnerait d'ailleurs au contrat, dit M. Sourdat, le caractère d'un dépôt volontaire, mais par des avis affichés dans leurs hôtels et par lesquels ils déclinent toute responsabilité ou invitent les voyageurs à prendre certaines mesures de précautions. Cette convention produira son effet seulement si l'hôtelier prouve que l'avis a été connu et accepté par le voyageur (2).

Quant au contrat de *mandat*, bien que l'article 1992, alinéa 1, dispose que : « Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion », on doit décider que la clause d'exonération est valable dans ce contrat, même lorsque le mandataire est salarié. C'est la doctrine traditionnelle ; c'est l'opinion de Pothier (3), de Pont (4) et de Guilouard (5).

(1) Loi 27, § 29, Dig., IX. 2.

(2) En ce sens : Rouen, 18 juillet 1889, *Gaz. Pal.*, 1890.4.125.

(3) *Traité du mandat*, n° 50.

(4) *Du mandat*, n° 996.

(5) *Traité du mandat*, n° 133.

Il résulte de cet examen sommaire que la clause d'exonération des fautes autres que le dol ou la faute grave est admise pour la responsabilité résultant de la plupart des contrats comportant obligation de garantie, obligation de conserver une chose déterminée, et obligation de faire.

Or, en ce qui concerne le contrat de transport de choses, la validité de ces clauses qui y sont très fréquentes, est très sérieusement discutée.

Nous devons donc nous demander si ce contrat est d'une nature juridique telle, que la clause de non-responsabilité qui doit être admise dans les autres contrats ne puisse l'être dans celui-ci.

Le législateur a-t-il entendu faire peser sur le voiturier une présomption de faute lui imposant une responsabilité exorbitante du droit commun ?

Ou bien, est-ce pour des raisons spéciales, d'ordre pratique et économique, que cette clause devra être écartée dans le contrat de transport de marchandises ?

DEUXIÈME PARTIE

LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER DANS LE
CONTRAT DE TRANSPORTS DE MARCHANDI-
SES, ET SPÉCIALEMENT DANS LES TRANS-
PORTS PAR CHEMINS DE FER. — VALIDITÉ
DES CLAUSES D'EXONÉRATION DE CETTE
RESPONSABILITÉ. — JURISPRUDENCE

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER EN GÉNÉRAL. — VALIDITÉ DE LA CLAUSE D'EXONÉRATION DE CETTE RESPONSABILITÉ.

§ 1. — La responsabilité du voiturier.

1° Nature et étendue de cette responsabilité.

La responsabilité du voiturier résulte d'un contrat qui n'a pas reçu de dénomination spéciale dans nos lois mais qui est désigné sous le nom, « très naturel et très usité » (1), de contrat de transport.

Ce contrat est « synallagmatique parfait » (2) et *sui generis*, consensuel, c'est-à-dire non solennel, et enfin réel car il n'est définitif que par la remise de la chose (3).

Le voiturier s'engage, moyennant une rémunération que l'expéditeur s'oblige à lui payer, à mettre les choses que ce dernier lui confie à la disposition du destinataire. Ces conditions sont constatées dans une lettre de voiture : c'est un écrit qui sert à prouver le contrat.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, 3^e édit., t. III, n^o 549, p. 441.

(2) Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer*, p. 3, n^o 5.

(3) V. Boutaud, p. 56.

Le contrat de transport participe à la fois de la nature du contrat de louage et de celui de dépôt (1).

Toutefois, c'est avec le louage de services qu'il a le plus d'analogie.

Quelles sont les obligations qui incombent au voiturier en vertu de ce contrat, et dont l'inexécution entraîne sa responsabilité ?

Leur étendue est fixée par les articles 1782 et suivants du Code civil, et les articles 97, 98 et 103 du Code de commerce : les transporteurs doivent conserver les choses qui leur sont confiées et les remettre, dans le délai fixé au destinataire. On voit par suite que les manquements qu'ils sont exposés à commettre peuvent résulter : de la perte, des avaries ou du retard.

Quand l'une quelconque de ces fautes est relevée à la charge du voiturier, il doit indemniser, dans la mesure fixée par les articles 1146 et 1147 du Code civil, celui à qui devait profiter le transport : expéditeur ou destinataire.

Dans le cours de la discussion nous n'aurons pas à distinguer si c'est l'expéditeur ou le destinataire qui agit en responsabilité contre le voiturier : ce droit leur appartient à tous deux en vertu du contrat de transport : à l'expéditeur parce qu'il y a été partie, au destinataire parce que l'expéditeur y a stipulé à son profit.

La responsabilité qui pèse sur les voituriers en leur

(1) Texte primitif de l'article 1779 dans le projet du Code civil.

double qualité de dépositaires et de *locatores operarum* est très lourde ; elle peut être engagée de mille manières, aussi ont-ils cherché à s'y soustraire de différentes façons.

2° Restrictions à cette responsabilité.

Parmi les moyens dont les transporteurs peuvent exciper pour dégager leur responsabilité, les uns sont conformes au droit commun, les autres leur sont fournis par des textes spéciaux.

Lorsque les marchandises ont été perdues ou avariées à la suite d'un cas fortuit ou de force majeure, les articles 98 et 103 du Code de commerce et 1784 du Code civil disposent que le transporteur n'est pas, dans ce cas, responsable.

Ces articles préservent le voiturier contre la faute d'un expéditeur qui lui remettrait une chose entachée d'un vice propre, par exemple des objets particulièrement fragiles ou insuffisamment emballés, ou encore susceptibles de se détériorer par le fait seul du transport.

La responsabilité du transporteur est encore exclue lorsque l'expéditeur a fait une fausse déclaration relativement à la nature de la marchandise qu'il donne à transporter.

Comme tous les autres contractants, les voituriers peuvent limiter conventionnellement, d'avance et à forfait, par une clause pénale, le montant des domma-

ges-intérêts qu'ils pourront encourir pour leurs fautes autres que le dol ou la faute grave (1). Cette faculté nous fournira (*infra*, p. 52) un argument en faveur de la validité de la clause de non-garantie dans le contrat de transport.

Les dispositions spéciales qui protègent particulièrement le voiturier sont constituées : 1° par une fin de non-recevoir spéciale aux actions en responsabilité nées du contrat de transport, et dont les conditions d'exercice sont fixées par l'article 105 du Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888 ; 2° par une prescription spéciale à ces mêmes actions qui doivent être exercées dans les délais très courts, déterminés par l'article 108 du même Code, qui a été également modifié par la loi du 11 avril 1888.

Mais leur responsabilité leur paraissant encore trop lourde les transporteurs, et notamment les Compagnies de chemins de fer, ont cherché à empêcher toute action en indemnité de prendre naissance à leur charge à l'occasion des faits ou des fautes, autres que le dol ou la faute grave, qui pourront se produire au cours du transport.

C'est ce résultat que la clause de non-responsabilité leur permettrait d'atteindre.

Cette clause doit-elle être admise dans le contrat de transport ?

(1) Cass., 13 août 1884, D. P. 84.1.79 ; Cass., 2 février 1888, D. P. 90.1.223. — V. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, p. 445, n° 619.

§ 2. — Validité de la clause de non-responsabilité
du voiturier.

En vertu des principes généraux la clause de non-responsabilité, nous l'avons vu (1), est licite dans notre droit.

Nous savons notamment qu'elle doit être admise dans le contrat de louage de services et que, en ce qui concerne le dépôt nécessaire, elle peut, nonobstant les articles 1952 et suivants du Code civil, faire l'objet d'une convention entre les parties, pourvu que cette convention soit librement intervenue (2).

Par suite, le contrat de transport participant de la nature de ces deux derniers contrats, on ne voit pas, a priori, pourquoi cette stipulation qui est licite dans chacun d'eux, ne le serait pas dans leur composé.

Cette interdiction de la clause de non-responsabilité du voiturier est-elle commandée par les articles de loi qui déterminent l'étendue de cette responsabilité, et que nous avons énumérés au début du paragraphe précédent?

Nous ne pensons pas qu'il en soit ainsi, et qu'une « présomption légale de faute pèse sur le transporteur ».

A la première lecture, les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce paraissent n'exprimer qu'une chose bien naturelle et conforme à la commune intention des parties lors de la formation du contrat de

(1) *Suprà*, p. 22 et suiv.

(2) V. Rouen, 18 juillet 1889, *Gaz. Pal.*, 1890.1.125.

transport : le transporteur doit remettre au destinataire, pour être libéré envers lui, les marchandises dans l'état où elles lui ont été confiées. Si, par sa faute il est dans l'impossibilité de remplir cette obligation, il sera tenu de dommages-intérêts envers son cocontractant, conformément à l'article 1147 du Code civil, et sous la restriction formulée par l'article 1148.

L'obligation du voiturier ne paraît pas plus étendue que celle d'un débiteur ordinaire.

Il y a même une analogie certaine entre l'article 1784 et les articles 1147 et 1148 du Code civil : « Si on soutient que la preuve d'un cas fortuit précis s'impose au voiturier, il faudra l'imposer aussi à tout autre débiteur : le cas fortuit et la force majeure sont seuls indiqués par ces articles (1147 et 1148, C. civ.) comme exclusifs de la responsabilité... »

« L'article 1784 n'est donc que l'application du droit commun » (1).

Pour parvenir à trouver dans les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, le fondement de cette présomption de faute, on a été obligé de les interpréter non pas à la lumière d'un des principes fondamentaux de notre droit, tel par exemple que l'article 1134 du Code civil, sur lequel nous allons revenir, mais en les opposant à un article qui a, au contraire, avec eux une telle analogie qu'il faudrait bien plutôt rapprocher ces textes que les mettre en opposition.

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 58.

Il s'agit de l'article 98 du Code de commerce, ainsi conçu :

« Il (le commissionnaire de transports) est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets *s'il n'y a stipulation contraire* dans la lettre de voiture ou force majeure. »

On se base sur cet article pour conclure que la convention contraire n'est pas réservée dans les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce.

Mais on ne peut tirer aucun argument de la partie finale de l'article 98 du Code de commerce.

En effet, elle est au moins inutile, car c'est un principe certain que les dispositions de nos Codes ne fixent que des règles qui sont plutôt des indications facultatives pour les parties, toujours libres d'y déroger sauf quand la loi prohibe la convention contraire. Par conséquent, on ne saurait argumenter de ce que le législateur n'a pas répété dans l'article 1784 la disposition surabondante qui constitue la partie finale de l'article 98 du Code de commerce, pour en conclure qu'il impose une présomption de faute au voiturier. Il n'avait pas à donner dans les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce une autorisation qui découle de l'article 1134 du Code civil qui consacre dans notre droit le principe fondamental de la liberté des conventions.

D'ailleurs, quand le législateur admet une présomption, c'est qu'il obéit à une préoccupation d'ordre pu-

blic, c'est qu'il manifeste une opinion pour ou contre ce qui fait l'objet de la présomption.

Une pareille présomption de faute en matière de transports, ne témoignerait de la part du législateur que d'un « sentiment de défaveur ou de défiance » (1).

On ne peut lui prêter une pareille intention : « l'industrie des transports est au contraire encouragée par le législateur qui la protège par une fin de non-recevoir exorbitante du droit commun (art. 105, C. com.), et par une courte prescription » (art. 108, C. com.) (2).

En tout cas, à supposer même que ces sentiments ne soient pas ceux du législateur, c'est bien ceux que devraient lui inspirer vis-à-vis des transporteurs la grande importance de l'industrie qu'ils exercent et son influence sur le développement du commerce.

Ce sont ces considérations qui nous permettent d'affirmer, qu'en l'absence d'une restriction formelle résultant d'un texte spécial, on ne peut dire que le législateur considère la responsabilité intégrale du transporteur, sans clause d'exonération possible, comme d'ordre public.

Si telle avait été sa pensée, il ne se serait pas contenté de la disposition générale contenue dans l'article 6 du Code civil, et ainsi qu'il le fait toujours, notwithstanding cet article et pour plus de sûreté, lorsqu'une dérogation au droit commun lui paraît nécessaire (3),

(1-2) Sarrut, D. 90.1.211, en note, 1^{re} col.

(3) V. Thaller, *Annales de droit commercial*, 1892, p. 297.

il n'aurait pas manqué d'introduire cette disposition restrictive dans l'article 1784 du Code civil ou l'article 103 du Code de commerce.

Cela aurait été d'autant plus nécessaire que l'argument tiré du principe général formulé dans l'article 1134 du Code civil possède ici toute sa force.

En l'absence d'une restriction formelle dans les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, on était en droit de conclure que l'ordre public n'était pas intéressé au maintien absolu des règles de responsabilité fixées pour le voiturier par cet article.

« La loi, pouvait-on dire avec M. Teisseire (1), en l'absence de volontés formelles, peut bien vouloir régler le plus équitablement possible la répartition du dommage. Cela n'implique nullement qu'elle veuille sauvegarder de toute atteinte ce règlement équitable. Dans sa plus grande partie en effet, il ne met en jeu que des intérêts purement pécuniaires. On ne voit pas pourquoi, lorsque quelqu'un est autorisé à disposer de toute sa fortune, on lui défendrait de disposer d'une partie de ses biens, qui peut être minime, par une renonciation à une action éventuelle en dommages-intérêts. »

Ce raisonnement s'applique particulièrement bien à la clause de non-garantie en matière de transport car, pratiquement, tout se passe comme s'il était licite même

(1) *Op. cit.*, p. 292.

de renoncer, d'avance, à cette action en dommages-intérêts.

Cela résulte de la possibilité, reconnue par les adversaires de la clause dont s'agit, d'appliquer à la responsabilité du voiturier l'article 1152 du Code civil qui permet de limiter à forfait, par une clause pénale, le montant de l'indemnité que l'on pourra devoir.

Cette clause est d'un usage fréquent dans le contrat de transport.

M. Sarrut (1) fait entre elle et la clause de non-responsabilité la comparaison suivante :

« La marchandise que l'on m'a confiée vaut mille, si elle périt par ma faute je devrai mille, probablement davantage, mais j'ai stipulé que je n'aurai à payer que cent. Cette stipulation est valable, obligatoire à l'encontre du co-contractant à moins d'un dol de ma part ; n'ai-je pas, en définitive, obtenu une exemption de responsabilité ? Et si je puis réduire à un chiffre minime le montant de l'indemnité, ne suis-je pas par cela même intéressé à faire disparaître l'objet, à me l'approprier ? »
Ce qui est infiniment plus grave que de restituer un objet brisé ou avarié, au destinataire.

Enfin, le législateur a eu l'occasion de manifester nettement son opinion, sur l'applicabilité de l'article 1152 du Code civil en cette matière, dans des circonstances récentes, au moment même où il imposait

(1) Note D. 90.1.210, 1^{re} col.

aux transporteurs en général, à l'occasion des Compagnies de chemins de fer, une responsabilité aggravée, en établissant dans un paragraphe additionnel à l'article 103 du Code de commerce cette présomption de faute (Ce qui d'ailleurs semblerait prouver qu'elle n'existait pas auparavant.)

Bien que la commission nommée par le Sénat pour examiner la proposition de loi Rabier lui fût en majorité favorable et entendit voir subsister la responsabilité absolue du transporteur, elle avait déclaré, faisant allusion à la disposition de l'article 1152 du Code civil :

« On ne peut pas supprimer la responsabilité, on ne peut pas indiquer les cas dans lesquels elle n'aura pas lieu, mais on peut diminuer l'étendue de cette responsabilité » (1).

M. Georges Le Chevalier, critiquant, au Sénat, l'avis de la commission, qu'il jugeait à bon droit contradictoire avec le principe qu'elle entendait faire triompher, l'a amenée à préciser son opinion ; et cette possibilité d'appliquer aux transports l'article 1152 du Code civil est très favorable à la validité de la clause de non-responsabilité.

« M. Georges Le Chevalier (2) : Si la responsabilité est un principe d'ordre public, il est évident qu'on ne pourra y déroger d'aucune façon, et ce serait y déroger gravement, avouez-le, que de pouvoir convenir qu'alors

(1) V. *J. Off.*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 395, 3^e col.

(2) *J. Off.*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 395, 3^e col.

même que le dommage serait de 1.000 francs, la responsabilité sera limitée à 100 francs. Cela, c'est absolument impossible (*Très bien ! Très bien !*)

« M. Peytral, *président de la commission* : C'est cependant ce qui se passe tous les jours.

« M. Georges Le Chevalier : Vous ne l'admettez pas ?

« M. le président de la commission : Au contraire !

« M. Georges Le Chevalier : Vous l'admettez ?

« M. le président de la commission : Parfaitement !

« M. Georges Le Chevalier : Alors je n'y comprends absolument rien (*Vifs applaudissements*).

« Quand la responsabilité est de droit absolu, et que l'irresponsabilité ne peut pas être stipulée, admettre que cette responsabilité peut être réduite à l'infiniment petit, franchement, c'est un raisonnement de mathématicien qui distingue l'infiniment petit de zéro. Mais pour le profane et pratiquement, l'infiniment petit et le zéro se confondent absolument (*Très bien ! très bien !*). »

Quant à l'argument tiré, en faveur de la validité en général de la clause de non-garantie dans notre droit, de la possibilité du contrat d'assurance, il s'applique avec toute sa force à la responsabilité du transporteur.

Lui aussi, « comme tout autre débiteur tenu de conserver et de rendre » (1), peut s'assurer contre les conséquences des fautes qu'il pourra commettre dans l'exécution de son obligation. Cette assurance des fautes est,

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 193,

nous le savons, « admise aujourd'hui à peu près sans difficulté » (1). Nous connaissons d'autre part l'analogie qui existe entre cette assurance et la clause d'exonération.

Si, « en pratique, il n'existe pas d'assurance de la responsabilité générale du voiturier » (2), c'est que jusqu'au jour de la promulgation de la loi Rabier, il pouvait échapper à cette responsabilité par la stipulation d'une clause qui l'empêchait de prendre naissance à sa charge (3).

En résumé, il résulte de cette étude que toutes les raisons données pour justifier la validité des clauses de non-responsabilité en général militent pour faire admettre l'exonération conventionnelle de la responsabilité résultant du contrat de transport.

Nous sommes ainsi amené à nous demander, comme nous l'avons fait pour le voiturier *in genere*, si ces arguments s'appliquent aussi aux transporteurs par chemins de fer, ou si, au contraire, il y a des raisons spéciales d'ordre juridique ou économique qui commandent de prohiber, pour cette catégorie de voituriers, la clause de non-responsabilité.

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 423.

(2) Il ne s'assure guère que contre les risques d'incendie des marchandises qu'il transporte.

(3) V. *Infra*. Conclusion : « Rôle de l'assurance en matière de clauses de non-responsabilité », et Boutaud, *loc. cit.*

CHAPITRE II

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR PAR CHEMINS DE FER.

— VALIDITÉ DE LA CLAUSE D'EXONÉRATION DE CETTE RESPONSABILITÉ.

§ 1. — La responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

1° Nature et étendue de cette responsabilité.

Le contrat de transport par chemins de fer n'est pas un contrat d'une nature spéciale, et les définitions que l'on peut donner du lien contractuel en général et de celui qui rattache tout voiturier à l'expéditeur, conviennent parfaitement lorsque le voiturier est une Compagnie de chemins de fer.

» Ce qui fait le lien contractuel, dit M. Lévy (1), c'est la confiance qu'inspire au créancier la promesse du débiteur. »

Or la confiance doit se trouver à la base des rapports des Compagnies de chemins de fer et du public : « Sans confiance pas de commerce possible. »

Ce fait a été constaté par la Cour de Lyon dans un arrêt qui remonte au 30 juin 1864 (2) : « L'habitude

(1) *Op. cit.*, p. 387.

(2) S. 65.2.72, D. 65.2.184.

prise par les Compagnies, est-il dit dans cet arrêt, d'accepter, dans la plupart des cas, des colis sans en vérifier le contenu est une habitude du commerce qui vient d'une « légitime confiance » (1).

Comme tous les autres voituriers, les Compagnies de chemins de fer doivent transporter les objets du lieu où ils leur sont confiés dans celui où ils doivent être remis au destinataire, dans un certain délai ; de plus, elles ne peuvent percevoir pour leur rémunération qu'un prix fixé, comme les délais, par les tarifs.

Les conditions auxquelles chaque expédition est soumise sont résumées dans un écrit appelé récépissé, qui n'est qu'une lettre de voiture transformée, et qui, aux termes de l'article 10 de la loi du 13 mai 1863, énonce : la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total du transport, et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

Ce fait que les transports par voie ferrée sont réglés par des tarifs, homologués par le ministre des travaux publics, constitue la seule différence qui existe au point de vue juridique entre ces transports et ceux qu'effectuent les voituriers ordinaires. Mais cette différence nous fournira un argument de plus en faveur de la validité, en cette matière, de la clause de non-garantie, car cette clause est précisément prévue par les tarifs.

(1) V. Sarrut, *op. cit.*, p.435.

En principe, le contrat de transport par chemins de fer est régi par les règles du droit commun : articles 1782 et suivants du Code civil, 97 à 100, 103, 105 et 108 du Code de commerce.

Le seul texte spécial à la responsabilité des chemins de fer est l'article 22 de la loi du 11 juillet 1845. A la différence de plusieurs Etats de l'Europe, et notamment de l'Allemagne qui possède dans son Code de commerce, à la suite du chapitre consacré aux transports en général, un chapitre spécial relatif aux transports par voie ferrée, la France n'a pas de législation particulière pour le contrat de transport par chemins de fer.

Bien plus, notre législateur vient d'affirmer à nouveau, précisément à l'occasion de la clause de non-responsabilité, son intention de ne pas établir cette législation spéciale et de laisser les chemins de fer soumis au droit commun. C'est ce qu'indique nettement M. Tillaye, rapporteur de la loi Rabier, dans le discours qu'il a prononcé au Sénat le 17 mars 1904 (1) :

« Le but unique (de la proposition de loi Rabier)... est de faire rentrer dans le droit commun les... Compagnies de chemins de fer. »

« Il faut rendre les Compagnies responsables dans les termes du droit commun comme tout le monde, comme le premier voiturier venu. »

(1) *J. Off.*, Sénat, séance du 17 mars 1904, p. 313, 1^{re} col.

Il semble pourtant qu'il aurait été nécessaire d'appliquer à ces procédés de transports modernes, comme « à chaque chose nouvelle, des règles un peu spéciales », car « la création des chemins de fer n'était pas même soupçonnée quand on a fait le Code civil et le Code de commerce » (1).

Quoi qu'il en soit, ce sont les articles de lois que nous avons énumérés plus haut qui régissent ces transports.

Dans quel esprit doit-on appliquer ces textes ? A côté du droit, en effet, existe l'équité. Peut-on en cette matière les concilier (2) ?

Convient-il de se montrer strict envers les Compagnies, ou faut-il tenir compte des conditions dans lesquelles elles effectuent aujourd'hui les transports : « l'exploitation des chemins de fer, par le nombre considérable d'employés dont elle se sert, par les difficultés de la surveillance, par ses dangers particuliers, est exposée plus que toute autre entreprise à des fautes » (3).

Dans le débat qui s'agite relativement à la clause de non-responsabilité et qui met aux prises le commerce et les Compagnies de chemins de fer, on s'est trop souvent appliqué à établir une antithèse entre la faiblesse du

(1) V. M. Ch. Prevet, Sénat, séance du 9 mars 1905, p. 359, 1^{re} col.

(2) M. Pérouse citant M. Pelletan, Sénat, séance du 27 décembre 1904, p. 1131, 3^e col.

(3) G. Jacob, *Etude sur la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avarie et retard des marchandises d'après la convention internationale du 14 octobre 1890.*

transporteur isolé, et la puissance de ces Compagnies qui fonctionnent avec l'appui et la garantie de l'Etat.

De plus, ce débat s'est compliqué par le conflit des intérêts économiques divers que met en jeu la lutte pour la vie.

Enfin, on a vu un danger dans la puissance financière des Compagnies de chemins de fer et la question a pris également un caractère politique (1).

Il faut se garder de toute exagération, et au lieu d'opposer les droits de chacun, il vaut mieux s'efforcer de les concilier : s'il est vrai que c'est le commerce qui alimente le trafic des chemins de fer, ceux-ci lui ont donné, en revanche, une extension considérable.

D'autre part, que le transporteur soit l'Etat ou une Compagnie privée, cela ne doit avoir aucune influence sur la situation juridique qui lui est faite au point de vue de sa responsabilité pour avaries.

En effet, dans l'un comme dans l'autre cas, les conditions de vitesse et de tonnage dans lesquelles s'effectuent de nos jours les transports par chemins de fer seront toujours les mêmes. C'est pourquoi nous voudrions donner à la question qui nous occupe une solution applicable au transporteur quel qu'il soit : Compagnie privée ou Etat exerçant un monopole.

La jurisprudence paraît s'être inspirée de ces considérations d'équité imposées par les conditions auxquelles

(1) V. M. Tillaye, rapporteur, séance du Sénat du 14 mars 1905, *J. Off.*, p. 392, 2^e col.

sont soumis actuellement les transports, et de nombreux arrêts montrent qu'elle n'exige pas de la part des Compagnies des soins particulièrement diligents, mais seulement ceux qui sont « compatibles avec les nécessités du service ». Cette expression a été employée notamment par la Cour de cassation dans un arrêt du 18 février 1902 (1).

En résumé, les obligations des transporteurs par chemins de fer ne sont pas plus étendues que celles des voituriers ordinaires, leur responsabilité est de même nature, ils doivent donc pouvoir la restreindre et s'en exonérer dans les mêmes conditions.

2° Restrictions à cette responsabilité.

Les restrictions que comporte la responsabilité des Compagnies de chemins de fer sont les mêmes que celles dont peuvent exciper les voituriers.

Cette responsabilité ne prend pas naissance lorsque l'avarie est due à un cas fortuit ou de force majeure.

Elle est également dégagée quand l'expéditeur a fait une fausse déclaration relativement à la nature de la marchandise qu'il donne à transporter, ou lorsque cette marchandise est entachée d'un vice propre.

Les Compagnies bénéficient aussi de la fin de non-recevoir de l'article 105 du Code de commerce et de la courte prescription établie par l'article 108 du même Code.

(1) E. Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1902, II, p. 44-42.

De plus, elles peuvent aussi lorsqu'on leur remet des marchandises mal emballées ou dans un état qui paraît défectueux, demander à l'expéditeur de reconnaître ce fait, soit dans un écrit appelé bulletin ou billet de garantie, et plus exactement de non-garantie, soit dans une mention portée sur le récépissé ; ce qui aura pour effet, en cas d'avarie, de faire présumer qu'elle provient de la cause qui a été constatée lors du départ.

Lorsque l'expéditeur choisit un mode de transport qui expose ses marchandises à subir des risques plus grands provenant, par exemple, du bâchage défectueux et des intempéries pour les marchandises qui voyagent dans des wagons découverts, le transporteur peut stipuler qu'il ne répondra pas des avaries qui pourront se produire dans ces conditions : cette stipulation aura le même effet que le bulletin de non-garantie.

§ 2. — Validité de la clause de non-responsabilité dans le contrat de transport de marchandises par chemins de fer.

1^o Validité de cette clause en vertu des principes généraux.

En ce qui concerne la validité de cette clause, il résulte des considérations que nous avons fait valoir dans le chapitre précédent qu'elle doit être admise pour les transports par voie ferrée, en vertu des principes généraux.

Les arguments tirés du principe de la liberté des conventions, de la validité de la clause pénale et du contrat d'assurance ont ici toute leur force.

Ainsi que nous l'avons constaté à propos du contrat de transport en général, la prohibition de la clause de non-responsabilité pour les chemins de fer ne pourrait témoigner de la part du législateur que d'un « sentiment de défaveur ou de défiance ».

Or, en ce qui concerne les transports par voie ferrée, on ne s'expliquerait pas mieux un tel sentiment que nous ne l'avons fait précédemment ; au contraire, et l'on pourrait même admettre que « si la disposition de l'article 1784 du Code civil se comprend pour les transports ordinaires, elle paraît très rigoureuse pour des Compagnies dont chacune met en mouvement chaque année des millions de tonnes de marchandises » (1).

De plus, la défiance que le législateur éprouverait contre les Compagnies de chemins de fer serait difficilement explicable de sa part.

En effet, un des traits caractéristiques de l'exploitation des chemins de fer français est la dépendance très grande où sont placées les Compagnies concessionnaires vis-à-vis de l'Etat, qui est en quelque sorte leur « associé ».

Le système français est un système mixte : l'Etat n'exploite pas directement les chemins de fer, comme cela a lieu en Allemagne, en Belgique ou en Autriche-Hongrie ; d'autre part, nos Compagnies ne sont pas des

(1) M. Pelletan, Exposé des motifs d'une proposition de loi sur les tarifs, déposée en 1893. — V. M. Pérouse, commissaire du gouvernement, *J. Off.*, Sénat, séance du 23 décembre 1904, p. 1131, note 3.

entreprises privées absolument libres, comme les Compagnies de chemins de fer de l'Angleterre ou des Etats-Unis, ou les Compagnies fermières, comme en Hollande et, actuellement encore, en Italie ; chez nous, « l'Etat est le contrôleur des transports, en même temps que *l'associé* des entreprises auxquelles il prête son crédit par la garantie » (1).

Le contrôle et l'ingérence du gouvernement dans l'exploitation des chemins de fer sont en effet très rigoureux, et doivent s'exercer d'une façon très active à la fois au point de vue technique, au point de vue financier et au point de vue des tarifs. Cette tâche est confiée à des comités qui sont le Comité de l'exploitation technique, le Comité consultatif des chemins de fer, la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer. Des conseillers d'Etat, des inspecteurs, des ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, des délégués des ministres des travaux publics et des finances font partie de ces comités.

Notamment, en ce qui concerne les tarifs qui règlent les conditions de l'exploitation des Compagnies, si ces dernières en ont l'initiative, elles ne peuvent les mettre en application sans avoir reçu l'approbation du ministre des travaux publics. « Ce dernier a toute liberté pour accorder ou pour refuser son homologation. » Ce pouvoir discrétionnaire du ministre est établi par l'ar-

(1) M. Rouvier, ministre des finances, *J. Off.*, Chambre, séance du 26 janvier 1904.

ticle 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 auquel les Compagnies, après quelque résistance, se sont expressément soumises lors de la modification de leur cahier des charges en 1857.

Ce fait, que les tarifs contenant la clause de non-responsabilité ne sont appliqués qu'après avoir reçu la sanction du ministre et avec son autorisation, est un argument très fort en faveur de leur validité.

En effet, les tarifs dûment homologués ont force de loi, et par suite la clause de non-responsabilité insérée dans un de ces tarifs est obligatoire à l'égal d'une loi.

Contrairement à cette assertion, on a fait remarquer au cours de la discussion de la loi Rabier au Sénat, que le ministre ne pouvait pas faire la loi. Sans doute, mais cette remarque est sans intérêt pratique.

Qu'est-ce, en définitive, que la loi ? C'est la règle dont l'application s'impose aux tribunaux, et à l'aide de laquelle ils jugent. Or quelle différence pratique y aurait-il entre une loi au sens propre et un tarif homologué par le ministre des travaux publics, ayant force de loi, et que par suite les tribunaux seront obligés d'appliquer ?

Nous voyons la Cour de cassation accueillir des pourvois fondés seulement sur la violation d'un des articles de ces tarifs homologués, viser uniquement dans ses arrêts un de ces tarifs, et s'exprimer à leur sujet comme elle le ferait à l'occasion d'un article quelconque d'un de nos Codes.

Nous citons, à titre d'exemple, un arrêt de la Cour suprême du 6 janvier 1904 (1), relatif à la clause de non-responsabilité. Cet arrêt est ainsi conçu :

La Cour :

Vu l'article 8 des conditions d'application communes aux tarifs spéciaux ;

Attendu.... qu'en statuant ainsi, il (le jugement attaqué) a violé le texte ci-dessus visé ; — Par ces motifs, Casse...

Quant à l'argument tiré de la validité de la clause pénale, en faveur de celle de non-responsabilité, il s'applique certainement ici.

Cela résulte de ce qui a été dit au Sénat, au cours de la discussion de la loi Rabier (2).

D'autre part, l'application de l'article 1152 aux transports par voie ferrée a été faite notamment par un arrêt de la Cour de cassation qui vise un tarif où l'indemnité est restreinte au remboursement du prix du transport et au retour franco ; cette limitation extrême de l'indemnité augmente la force du raisonnement.

Cet arrêt, qui est du 22 février 1888, est rapporté au *Dalloz périodique* (1890.1.223) sous la rubrique suivante :

« La clause d'un tarif spécial par laquelle une Compagnie de chemins de fer stipule que l'indemnité pouvant être due, à raison de la casse de certains objets,

(1) *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1904, II, p. 11.

(2) *Suprà*, p. 53-54.

sera limitée au remboursement du prix du transport et au retour franco, a pour résultat de restreindre dans cette mesure la réparation à la charge de la Compagnie, *alors même qu'il est constaté en fait que l'avarie a pour cause une faute de cette dernière* » (C. civ., art. 1152, 1134). Pourvu toutefois que cette faute ne soit pas un dol ou une faute grave (1).

Enfin, l'analogie signalée entre la clause de non-responsabilité et l'assurance des fautes revêt ici un caractère particulier.

On a pu, en effet, assimiler complètement la clause de non-garantie insérée dans les tarifs des Compagnies de chemins de fer à une assurance. La différence entre les prix portés aux tarifs contenant cette clause et ceux qui ne la stipulent pas, constituerait pour les expéditeurs « une sorte de prime moyennant laquelle ils deviennent l'assureur du transporteur pour le risque de la marchandise » (2).

Cette assimilation peut être établie, mais elle n'est pas absolument décisive. « On ne peut, en effet, faire d'une personne un assureur que lorsqu'elle a conscience d'en tenir l'emploi » (3).

Or, « les expéditeurs seraient bien étonnés si on leur disait qu'ils se transforment, au moment où ils appo-

(1) Cass., 13 août 1884, D. 84.1.79 ; Cass., 22 février 1888, D. 90.1.223. — Voy. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, p. 445, n° 619.

(2-3) V. Thaller, *Traité*, 2^e éd., n° 1202, p. 637 et 638.

sent leur signature au bas de la feuille d'expédition, en assureurs des Compagnies contre les risques d'avaries, de déchet ou de perte du colis qu'ils ont apporté » (1).

D'autre part, le contrat d'assurance a dans notre matière un rôle plus efficace à jouer (V. *infra*, Conclusion).

Ainsi, comme nous l'avons fait pour le voiturier en général, nous pourrions conclure dès à présent, en vertu des principes fondamentaux de notre droit, à la validité de la clause exonérant le transporteur par chemins de fer de sa responsabilité pour ses fautes autres que son dol ou sa faute grave.

Mais il y a plus, et pour cette catégorie de voituriers, il existe une raison spéciale d'admettre cette clause.

L'expéditeur par voie ferrée a en effet le choix entre deux tarifs proposés par la Compagnie : l'un qui le garantit complètement, l'autre qui, en échange notamment d'une diminution du prix du transport, comporte en faveur des administrations de chemins de fer la clause d'exonération.

Si l'expéditeur choisit librement le tarif à clause de non-responsabilité, il n'y a plus aucun motif pour interdire l'insertion de cette clause dans le contrat qui nous occupe.

Or, on a douté qu'il en soit ainsi, et on s'est efforcé de démontrer que l'expéditeur n'acceptait pas en toute liberté les conditions du tarif dont s'agit.

(1) M. Gauthier (Aude), ministre des travaux publics, *J. Off.*, Sénat, séance du 10 mars 1905, p. 373, 3^e col.

C'est un point que nous allons examiner en étudiant les objections que l'on a soulevées spécialement contre la clause de non-responsabilité dans les transports par chemins de fer, et en cherchant les raisons particulières qui justifieraient, au contraire, l'insertion de cette clause dans une certaine catégorie de tarifs.

2° Raisons particulières qui doivent faire admettre cette clause dans les tarifs spéciaux. — Utilité de ces tarifs.

Le cahier des charges, joint à l'acte de concession des Compagnies de chemins de fer, leur donne le droit de percevoir des taxes pour les transports qu'elles effectuent et fixe le montant maximum de ces taxes ; les Compagnies ne peuvent en stipuler de plus fortes, aussi le tarif fixé par le cahier des charges est-il appelé tarif maximum, tarif plein ou tarif légal.

Il n'est pas utilisé en pratique, car les prix qui y sont portés étant des prix maximum sont beaucoup trop élevés, et ne permettraient pas aux Compagnies de soutenir les concurrences qui pourraient s'élever à côté d'elles.

Aussi ont-elles réduit les prix de ce tarif légal, et soumis à l'homologation ministérielle d'autres tarifs qui sont les tarifs d'application.

Ces tarifs comprennent pour chacune des Compagnies : 1° le tarif général, unique pour chacune d'elles, et 2° des tarifs spéciaux très nombreux qui stipulent des prix inférieurs à ceux portés au tarif général.

Ainsi s'expliquent les définitions suivantes, données par MM. Lyon-Caen et Renault (1), des tarifs généraux et des tarifs spéciaux :

« Le tarif général d'une Compagnie est celui qui, inférieur ou égal au tarif maximum, s'applique, en principe, sans conditions autres que celles du cahier des charges. »

« Les tarifs spéciaux sont des tarifs à prix réduits. La réduction du prix y est subordonnée à certaines conditions que chacun de ces tarifs détermine. »

Cette dernière catégorie de tarifs pouvait comporter, soit en faveur de la Compagnie, soit en faveur de l'expéditeur, divers autres avantages, tels que la clause d'augmentation du délai, la faculté de chargement par un certain tonnage ou clause de wagon complet, la clause limitative de l'indemnité en cas de retard, et (jusqu'en 1860) la clause d'abonnement.

Mais c'est avant tout l'étendue de la responsabilité, si grande et si facilement encourue, des Compagnies de chemins de fer, qui les a amenées à accorder des réductions de prix considérables à ceux qui consentaient à les décharger en partie de cette responsabilité : c'est la clause de non-responsabilité qui est la condition primordiale des tarifs spéciaux.

D'ailleurs, nous ne nous occuperons que des tarifs contenant cette clause ; ce sont ceux qui ont fait dans ces

(1). *Op. cit.*, t. III, n° 746, p. 585 et n° 748, p. 586.

dernières années l'objet des débats les plus approfondis et qui ont été seuls en cause dans les discussions auxquelles a donné lieu la loi Rabier (1).

Si, en fait, cette clause ne se rencontre que dans les tarifs spéciaux, il n'y aurait aucune impossibilité juridique à ce qu'elle figure dans les tarifs généraux.

Nous ne faisons, ce disant, qu'étendre une opinion émise dans les *Annales de droit commercial* (2) à la suite de la publication de la décision ministérielle du 27 octobre 1900, où l'auteur de l'article trouvait singulier que les règles d'exonération n'aient pas été étendues aux tarifs généraux.

Le fait s'est déjà produit en pratique. Ce n'est que depuis 1879 que les Compagnies n'insèrent la clause de non-garantie que dans les seuls tarifs spéciaux ; avant cette époque, il leur est arrivé de la faire figurer dans les tarifs généraux (3).

La clause de non-responsabilité contenue dans les conditions générales d'application communes des tarifs spéciaux pour les six grands réseaux, était ainsi con-

(1) V. *J. Off.*, Sénat, séance du 9 mars 1905, p. 358, 2^e col.

« M. Charles Prévot :... ils (les autres tarifs spéciaux), ne sont pas visés dans la loi qu'on nous propose... »

« Cette loi ne vise en effet que les tarifs spéciaux renfermant des restrictions de responsabilité. Elle n'est faite d'ailleurs que pour cela... (M. le ministre fait un signe d'assentiment.) »

« Je vois que M. le ministre et la commission sont d'accord sur ce point. »

(2) 1901, p. 148, 152 et suiv.

(3) M. Gauthier (Aude), ministre des travaux publics, *J. Off.*, Sénat, séance du 10 mars 1905, p. 373, 1^{re} col.

que : « La Compagnie ne répond pas des déchets et des avaries de route. »

En ce qui concerne la perte totale des objets transportés, M. Sarrut (*op. cit.*, p. 129, n° 217) constatait que « la clause de non-responsabilité n'est jamais relative à la perte, si ce n'est quand il s'agit du retour de sacs vides, de toiles d'emballage, de caisses démontées, de fûts vides, etc... »

D'autre part : « certaines clauses de non-garantie visaient le retard dans le transport terrestre... Il faut les assimiler aux clauses de non-garantie de la perte ou des avaries. C'est ce que fait la jurisprudence ; quelques décisions admettent leur parfaite validité. »

La clause de non-responsabilité a été insérée de tous temps dans les tarifs des Compagnies ; elle remonte du moins au début même de l'époque où les chemins de fer ont commencé à être un instrument industriel et économique puissant.

M. Gauthier (Aude), ministre des travaux publics, a fait ainsi dans la séance du Sénat, du 9 mars 1905 (1), l'historique de cette clause dans les tarifs spéciaux :

« Dès 1857, les Compagnies proposèrent des tarifs réduits portant la mention suivante :

« La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route, ni des vidanges de route, ni des accidents survenus aux animaux, ni de la casse, ni de la mouillure, etc., etc... »

(1) *J. Off.*, p. 373, 1^{re} col.

« De 1884 à 1890, il fut procédé à une revision générale des tarifs des six grands réseaux et on groupa toutes les clauses de non-garantie dans ce qu'on appelle les conditions générales d'application des tarifs spéciaux qui portèrent cette mention : « La Compagnie ne répond pas des déchets et des avaries de route. »

« Enfin, en 1900 (1), on substitua, aux conditions des tarifs spéciaux, de chacun des grands réseaux, un seul texte remplaçant l'ancienne clause de non-garantie par celles de la Convention de Berne. »

Nous laisserons provisoirement de côté la décision ministérielle du 27 octobre 1900. D'une part, en effet, elle a laissé subsister en grande partie les effets de la clause de non-responsabilité, telle qu'elle figurait dans les tarifs spéciaux ; d'autre part, c'est sur cette dernière clause que la jurisprudence a eu jusqu'à aujourd'hui, presque uniquement à décider ; enfin, c'est sur la clause « la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route » que le législateur vient de se prononcer (V. p. 71, note 1).

C'est pour ce dernier motif que, en étudiant la question de la validité de cette clause dans le tarif des Compagnies, nous allons être amené à examiner, en même temps, les objections soulevées contre elle par les partisans de la loi Rabier.

Les arguments que l'on a fait valoir pour ou contre

(1) Décision ministérielle du 27 octobre 1900, *Bulletin annoté*, 1900, I, p. 446.

la clause de non-garantie sont à la fois d'ordre théorique et d'ordre pratique.

Le question a, en effet, à la fois un côté juridique et un côté commercial (1). Les considérations pratiques ont ici une importance capitale ; elles dominent pour certains dans ce débat les considérations juridiques ; elles s'y mêlent en tout cas d'une façon très intime.

Un exemple typique des conditions dans lesquelles les expéditeurs demandent le tarif spécial, et des motifs qui déterminent leur choix a été donné par M. Pérouse, Directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, dans le discours qu'il a prononcé au Sénat, le 27 décembre 1904.

« M. Pérouse (2), commissaire du gouvernement : Je prends un commerçant qui vend des poêles en fonte de la valeur de 10 francs. Je suppose qu'il ait à transporter 100.000 de ces poêles par an, et que la Compagnie à laquelle il s'adresse lui en casse bon an, mal an, une centaine.

« Une centaine de poêles à dix francs, cela fait 1.000 francs. C'est donc 1.000 francs d'indemnité que la Compagnie lui devra tous les ans. Ceci c'est le droit, c'est la solution juridique...

« Je suppose maintenant que la Compagnie vienne trouver cet industriel et lui dise : Je vais vous faire une réduction de 10 centimes sur le prix du transport.

(1-2) *J. Off.*, Sénat, séance du 27 décembre 1904, p. 1130, 3^e col.

Vous transportez 100.000 poêles par an ; avec 10 centimes de réduction, cela vous fera 10.000 francs d'économie ; seulement, nous n'aurons plus de procès, et si, par hasard, par suite de la maladresse de mes employés, je vous casse un poêle, je ne vous le paierai plus.

« Le négociant a vite fait son calcul ; il se dit : Bon an, mal an, je touchais 1.000 francs d'indemnité de la Compagnie : l'abaissement du prix de transport me procurera un bénéfice supérieur à cette indemnité, et j'accepte. »

Et M. Pérouse ajoute : « Ceci, Messieurs, ce n'est plus du droit, c'est du commerce. »

Nous dirions volontiers que c'est du commerce et que c'est encore du droit, car un semblable contrat est parfaitement valable, s'il est librement accepté par l'expéditeur.

Mais, « c'est un singulier contrat, a-t-on dit (1), qu'une convention conclue entre une Compagnie qui a un monopole et un expéditeur qui ne peut, s'il y a désaccord avec son transporteur, faire voiturier sa marchandise par un concurrent. »

Nous objecterons tout d'abord, que ce monopole des Compagnies est un monopole de fait qui n'est pas reconnu par la loi (2).

(1) M. Viger, *J. Off.*, Sénat, séance du 17 mars 1904, p. 323.2^e col.

(2) M. Tillaye, rapporteur, cité par M. Viger, *J. Off.*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 395, 1^{re} col. : « C'est un monopole de fait car, en

De plus, il n'est pas absolu, et au dire de certains (Voy. p. 85), les tarifs spéciaux auraient été précisément proposés par les Compagnies de chemins de fer pour lutter contre les concurrences qu'elles rencontraient ; il faut remarquer en effet, que les tarifs spéciaux sont surtout établis pour les matières lourdes et encombrantes qui alimentent le trafic des canaux qui, par une heureuse disposition de notre sol, desservent presque toutes nos grandes régions industrielles et agricoles : Nord, Est, Centre, bassins de la Garonne et du Rhône.

Enfin, si ce monopole de fait, résultat des efforts que les Compagnies ont dépensés pour assurer un trafic immense, constitue pour elles un avantage réel, il leur impose d'autre part des obligations corrélatives : il faut considérer en effet qu'elles sont « obligées tout à la fois d'accepter les marchandises *de toute nature* qui leur sont proposées, et d'exécuter les transports dans les délais réglementaires » (1), et aux prix fixés par les tarifs. Ce sont ces obligations rigoureuses qui ont permis de dire : « les Compagnies de chemins de fer sont plus favorables que les transporteurs ordinaires » (2).

On a prétendu encore que l'expéditeur qui demande le tarif spécial n'agit pas « en pleine connaissance de cause », qu'il n'est pas « mis à même de choisir » entre les deux sortes de tarifs.

droit, les cahiers de charges réservent toujours le droit de concéder des lignes concurrentes. »

(1-2) Sarrut, D. 90.1.214, 3^e col., en note.

« La formule imprimée de la non-garantie, dit M. Thaller (1), va frapper des commerçants qui ne l'ont pas délibérée. » Dominé par la même idée, M. Thaller avait déjà dit (2) : « Cette clause vous déplaît, on refusera de la faire disparaître. Vous irez frapper à la porte d'une autre Compagnie, le modèle qu'on vous soumettra renfermera les mêmes réserves, en désespoir de cause vous souscrirez à cette stipulation menaçante. » Mais ce raisonnement qui a été fait au sujet des Compagnies de navigation, ne s'applique pas aux Compagnies de chemins de fer qui proposent deux tarifs dont un ne comporte pas la clause de non-responsabilité.

Sans doute, objectera-t-on encore, mais l'expéditeur est obligé, par suite du prix trop élevé des tarifs généraux, de faire toutes ses expéditions aux conditions des tarifs spéciaux : ceux-ci constitueraient en fait le droit commun des transports.

La première objection, relative à la liberté de l'expéditeur dans le choix du tarif, paraît avoir été inspirée par les conditions dans lesquelles se conclut le contrat de transport par chemins de fer. Sa formation est très rapide, très simple, elle n'est accompagnée d'aucune solennité ; les conditions de ce contrat ne sont pas débattues, entre l'employé qui représente la Compagnie, et, la plupart du temps, un autre employé pré-

(1) Boutaud, « Préface », p. VII.

(2) *Annales du droit commercial*, 1886-1887, p. 189.

posé de l'expéditeur. L'apposition, sur la feuille d'expédition, du timbre de la gare expéditrice qui constate (1) que la Compagnie a accepté de transporter les marchandises, suit de près leur remise sur les quais de la gare.

Mais, pour être très bref, ce processus n'en existe pas moins, et on pourrait très facilement le décomposer, comme pour tout autre contrat : d'une part, la Compagnie offre de transporter les marchandises dans certaines conditions, d'autre part, l'expéditeur accepte ces conditions sans que la Compagnie ait eu à appeler son attention sur chacune d'elles, puisqu'elles sont insérées dans des tarifs publiés, et réputés connus de tous.

Toutefois, l'argument tiré contre les tarifs spéciaux, de l'ignorance, où le public se trouve, de leurs conditions, perdrait tout ce qu'il peut avoir de force si l'on trouvait un moyen d'appeler spécialement l'attention de l'expéditeur sur les clauses de ces tarifs de façon « qu'il puisse apprécier quels avantages lui seront consentis en échange d'une diminution de la responsabilité du transporteur ».

Ce moyen a été fourni par M. Georges Le Chevalier, sénateur, qui a proposé d'apporter à la loi Rabier un amendement aux termes duquel la clause de non-responsabilité aurait été admise dans les tarifs spéciaux, à condition qu'elle fût « l'objet d'une convention ou d'un acte distinct de la lettre de voiture, signé par l'expédi-

(1) Convention de Berne, article 8 ; Fuzier-Hermann, *Répertoire*, t. X, V^e *Chemins de fer*, p. 822.

teur ou le destinataire, et spécifiant les avantages accordés par le transporteur en échange de la diminution de sa responsabilité » (1).

Il n'y a pas là « une contre-lettre à la lettre de voiture » (2), mais seulement un moyen matériel d'appeler sur la clause de non-responsabilité, d'ailleurs valable, l'attention de l'expéditeur ; résultat que l'on pourrait aussi atteindre en imprimant, sur les récépissés et les déclarations d'expédition, cette clause en caractères gras ou avec une encre de couleur.

On a fait valoir encore, contre les tarifs spéciaux, que le public est obligé d'avoir recours à eux car les prix portés par les tarifs généraux sont trop élevés : cette objection aurait donné toute sa force à l'argument tiré contre la clause de non-garantie, du monopole des Compagnies de chemins de fer. En effet, l'expéditeur serait dans une condition bien défavorable si, ce monopole existant, il était obligé, le tarif général étant trop élevé, de recourir au tarif comportant l'exonération de responsabilité.

Nous pourrions tout d'abord, avec M. Boutaud, écarter ce dernier argument en disant (3) : lorsque l'expéditeur se plaint « que le tarif général soit trop élevé et que le tarif spécial lui donne des garanties insuffisantes,.... ce n'est plus à la clause d'exonération qu'il s'en

(1) Voy. *J. Off.*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 395, 3^e col.

(2) M. Monis, *J. off.*, *loc. cit.*, p. 396, 2^e co

(3) Boutaud, *op. cit.*, p. 434.

prend ; c'est contre l'exploitation des chemins de fer par le système actuel qu'il dirige ses critiques ».

D'ailleurs, à quel tarif-type comparer les tarifs généraux pour dire qu'ils sont « trop élevés » ? Ce n'est assurément pas au tarif légal, prévu par les cahiers des charges des Compagnies : ils lui sont de beaucoup inférieurs.

Sont-ils trop élevés par rapport aux services rendus ?

Les services que le transporteur rend au commerce sont considérables. L'économie politique nous apprend que l'utilité de l'industrie des transports est de donner aux choses transportées, sur la place où elles parviennent, une valeur qu'elles n'avaient pas dans leur lieu d'origine.

De sorte qu'on ne pourra dire que les prix stipulés par nos tarifs sont trop élevés, que s'ils mettent en mauvaise posture sur nos marchés, les produits de notre industrie nationale vis-à-vis des produits étrangers qui y parviennent.

Or c'est précisément cette éventualité qui risque de se produire si l'on prohibe la clause de non-responsabilité.

En effet, nos transports intérieurs seront alors, quant aux prix, tant pour les tarifs généraux que pour les tarifs spéciaux, dans un état de désavantage marqué vis-à-vis des transports internationaux. Cela résulte, avec évidence, de ce passage du discours prononcé au

Sénat par M. Charles Prévét, à la séance du 14 mars 1905 (1).

« M. Charles Prévét : J'ai montré que vous alliez faire (en interdisant la clause de non-responsabilité) deux catégories de transports : les transports internationaux et les transports à l'intérieur ; que vous ne pouviez pas empêcher les transports internationaux d'être régis par la Convention de Berne (qui admet dans certains cas l'irresponsabilité du transporteur), de continuer à l'être demain, et qu'en ce qui concerne les transports intérieurs, on ne pourra plus leur accorder aucune des conditions accordées aux transports étrangers ; de sorte que vous arriverez à cette conséquence extrêmement bizarre que les marchandises étrangères voyageront dans des conditions plus avantageuses que les marchandises intérieures.

M. le président de la commission : Quant aux prix...

M. Charles Prévét : Mais c'est le point principal !

M. le président de la commission : ... mais pas quant aux soins qui leur seront donnés. »

La vérité est-elle du côté de M. le président de la commission qui pense que l'intérêt du commerce commande d'obliger le transporteur à donner aux marchandises des soins particuliers, ou du côté de M. Charles Prévét qui considère que c'est la réduction du prix du transport qui est plus avantageuse pour les expéditeurs.

(1) *J. Off.*, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 398, 2^e col.

Ces derniers n'aimeraient-ils pas mieux continuer à bénéficier d'une réduction de prix, que de pouvoir espérer que, par l'effet de la loi Rabier, le transporteur sera incité à donner de plus grands soins à la chose transportée ?

Ils n'ignorent pas que « quel que soit le soin des agents, il se produit toujours des chocs de wagons (1) », que ces chocs sont « inhérents aux transports par chemins de fer ».

Mais ils savent aussi que malgré cela des milliers de colis sont transportés et remis sans avaries à leurs destinataires, et l'on peut compléter ainsi la pensée que M. Pérouse (2) prête, avec juste raison, à l'expéditeur par tarif spécial : « L'abaissement du prix de transport me procurera un bénéfice supérieur à cette indemnité (que je toucherais pour bris des objets transportés), et j'accepte... espérant qu'il n'arrivera pas d'accident à ma marchandise. » Et c'est ainsi que, faisant d'ailleurs confiance aux Compagnies de chemins de fer, il laisse de côté le tarif général qui, moyennant un supplément de taxe, lui assurerait une réparation intégrale du préjudice qu'il pourra subir.

La sécurité est une chose qui a son prix. « N'est-il pas naturel (3) que si l'expéditeur paie moins, il ait une garantie moindre » (4) ? Il a librement choisi entre les

(1) M. Charles Prevet, Sénat, séance du 14 mars 1905, p. 398, 3^e col.

(2) *Suprà*, p. 74-75.

(3) Boutaud, *op. cit.*, p. 434.

(4) C'est ainsi que l'intérêt public exigeant que les transports par la poste aient lieu aux prix les plus réduits, l'irresponsabilité de l'État s'est imposée, en principe, pour ces transports.

deux catégories de tarifs que lui offre la Compagnie. Les uns lui eussent assuré un recours pleinement efficace, il a préféré les autres : « Les qualifier d'oppressifs, dit M. Thaller (1), serait une pure plaisanterie ; ils ne régleront le transport que quand l'expéditeur le voudra bien ; celui-ci est toujours libre de s'en tenir au tarif général, plus cher, mais aussi plus sûr : un tarif d'option ne passera jamais pour attente à la liberté. »

D'ailleurs, on peut dire au sujet du droit à une indemnité pour avaries que la loi accorde à l'expéditeur, ce que M. Robin (2) dit des droits en général : « Ces droits qu'elle (la loi) crée au profit des particuliers leur appartiennent en propre. Il faut donc leur laisser le droit d'en user. Et, parfois, la renonciation à ces droits est le meilleur usage qu'on puisse en faire : cette renonciation étant, d'ordinaire compensée par un équivalent. » Ici, une diminution du prix du transport.

Enfin, il y a des expéditeurs pour lesquels les soins dont leurs marchandises peuvent être l'objet sont sans intérêt. C'est le cas de « l'expéditeur de balles de coton brut, de saumons de plomb, de massiaux de cuivre, de lingots d'étain, ces derniers objets sont incassables, ou s'ils sont cassés, les morceaux sont bons. De pareilles expéditions ne demandent qu'une chose, le bon marché » (3).

(1) Thaller, *Annales du droit commercial*, 1886-1887, p. 141.

(2) *Op. cit.*, p. 159.

(3) Voy. M. Gustave Denis, *J. Off.*, Sénat, séance du 23 décembre 1904, p. 1115, 2^e col.

On peut, d'autre part, faire remarquer en faveur des tarifs spéciaux qu'ils présentaient pour les expéditeurs différents avantages, outre l'abaissement du prix de transport.

En particulier, depuis la revision des tarifs effectuée en 1883, la simple demande du « tarif le plus réduit évitait à l'expéditeur de fouiller dans les énormes recueils de tarifs » et « entraînait pour la Compagnie obligation d'appliquer la taxe la plus réduite ». Depuis la décision ministérielle du 27 octobre 1900 la Compagnie était, de plus, tenue « de choisir, même en dehors de son réseau, l'itinéraire le plus économique » :

« Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit, indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

« Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, même en dehors de son réseau, et, s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur » (1).

Ce sont là des sacrifices qui ont été imposés sans

(1) Voy. *Bulletin annoté* (Décision ministérielle du 27 octobre 1900), année 1900. I, p. 146 et la note.

« Cette disposition est particulièrement favorable aux expéditeurs, La jurisprudence avait admis une règle différente : V. Civ. cass., 14 décembre 1898 et 26 juin 1899 (D. 99.1.422 et la note, *Bull. ann.*, 1898, II, p. 304-306 ; 1899. II, p. 97.400, et les notes 1 et 2, p. 97 et 98). — V. aussi les jugements et la note : *Bull. ann.*, 1899. II, p. 127-128. »

compensation aux Compagnies pour le surcroît de travail ainsi imposé à leurs agents (1).

« Elles avaient demandé que la taxe d'enregistrement fut relevée de 10 à 15 centimes pour la plupart des expéditions,... les Compagnies ont renoncé à subordonner à cette compensation la réalisation du progrès considérable résultant de la nouvelle rédaction de l'article relatif au choix de l'itinéraire et à l'application du tarif » (2).

Ainsi, avec la diminution du prix du transport, ces derniers avantages constituaient bien pour les expéditeurs l'équivalent du risque qu'ils couraient en acceptant la clause de non-responsabilité.

Les auteurs de la loi Rabier n'étaient donc pas fondés à dire que « les Compagnies ne proposent les tarifs spéciaux que dans leur propre intérêt (3) » et pour leur permettre :

« 1° De concurrencer soit un canal, soit un service par terre avoisinant la Compagnie proposante ; 2° de concurrencer une Compagnie rivale opérant dans un rayon rapproché ; 3° d'attirer par un prix très bas le trafic d'une contrée ou d'un produit. »

S'il en était ainsi, on se demanderait comment il se serait trouvé un seul ministre des travaux publics pour homologuer de semblables tarifs.

(1-2) Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre des travaux publics, *Bull. ann.*, 1900. I, p. 119 et 128.

(3) *J. Off.*, Chambre, annexe n° 1500, p. 879, 3^e col.

D'ailleurs, il ne faut pas confondre le but que peuvent se proposer les Compagnies en établissant des tarifs spéciaux, avec les avantages que ces tarifs, une fois établis, présentent pour les expéditeurs.

Nous venons de montrer que ces avantages étaient considérables : ce sont eux qui ont motivé l'homologation de cette catégorie de tarifs.

De telle sorte qu'il n'aurait pas été fait aux expéditeurs par les Compagnies une condition trop favorable, à supposer qu'ils aient été dans l'obligation de recourir aux tarifs généraux, qui auraient ainsi constitué chez nous le droit commun des transports.

Mais cette dernière opinion n'est pas exacte : c'est le tarif général qui constitue le droit commun des transports.

La preuve en est que, à défaut d'indication concernant la demande de tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux.

Ce fait est constaté, notamment par les considérants d'un jugement du tribunal de commerce de St-Etienne du 12 février 1903 qui contient le passage suivant ; il s'agit de l'assimilation des marchandises :

« ... Les tarifs spéciaux constituant une dérogation au droit commun, qui est le tarif général, il y a lieu de les interpréter et appliquer restrictivement, sans qu'il soit possible de procéder par voie d'assimilation ; dès lors, il faut recourir au tarif général quand dans le tarif spécial on ne trouve aucune dénomination s'appliquant littéralement à l'objet à transporter, »

D'autre part, il ne faudrait pas, de prime abord, croire que le tarif spécial soit plus avantageux, toujours, comme prix, que le tarif général correspondant à la même marchandise : il y a des cas, très rares il est vrai, où les prix portés par les tarifs généraux sont moins élevés que ceux stipulés aux tarifs spéciaux.

Cela d'ailleurs importe peu, la Compagnie étant obligée, ainsi que nous l'avons vu, de rechercher elle-même le tarif le plus avantageux pour l'expéditeur, dans le cas où c'est « le tarif le plus réduit » qui a été demandé.

Des considérations qui précèdent, on peut conclure que le principe de la liberté des conventions commande d'admettre dans le contrat de transport par chemins de fer, qui est un contrat synallagmatique, la clause de non-responsabilité, condition librement consentie d'un de ces tarifs spéciaux que l'on a précisément proposé d'appeler « tarifs conditionnels » (1).

Aux arguments d'ordre juridique et d'ordre pratique que nous venons de donner en faveur de la clause de non-responsabilité, nous en pourrions ajouter un autre très puissant tiré de l'accueil fait par la jurisprudence à cette clause.

En effet, si les tribunaux, qui attachent une grande importance aux considérations de fait et aux conséquences pratiques de leurs décisions, ont reconnu, dans une mesure à déterminer, effet à la clause de non-responsabilité, on peut se demander pourquoi le législateur la proscrirait absolument.

(1) Voy. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, p. 528, n° 748.

CHAPITRE III

INTERPRÉTATION DONNÉE PAR LA JURISPRUDENCE A LA CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT.

Dans l'exposé de la jurisprudence relative à la clause de non-responsabilité en matière de transports par chemins de fer, on distingue ordinairement deux périodes principales dont la première commence avec l'arrêt de la Cour de cassation du 26 janvier 1859, et s'étend jusqu'au 14 juillet 1874, date d'un autre arrêt de la Cour suprême qui marque le commencement de la deuxième période.

Nous allons essayer de démontrer que dans cette deuxième période se placent plusieurs arrêts importants, qui prouvent que la jurisprudence tendait à formuler (1) une nouvelle théorie et à consacrer les effets de la clause de non-responsabilité, et spécialement de celle stipulée par les Compagnies de chemins de fer pour leurs fautes autres que le dol et la faute grave.

(1) C. Toulouse, 4 janvier 1900, *Bulletin annoté*, 1900. II, p. 75 ; C. Montpellier, 21 février 1898, S. 1901.1.396. — V. M. Perreau, *Revue critique*, « Assurance des fautes et clauses pénales », 1901, p. 501.

§ 1. — Première théorie de la jurisprudence : elle tient la clause pour nulle et non avenue.

La première jurisprudence de la Cour de cassation, en cette matière, annulait purement et simplement la clause de non-responsabilité.

Elle se fondait pour cela sur les arguments que nous avons combattus et qui militent d'après certains auteurs contre cette clause : en un mot, elle la jugeait contraire à l'ordre public, et à la présomption de faute qui résulterait des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce.

Aussi, les auteurs de la loi Rabier, qui estiment qu'il en est bien ainsi, voudraient-ils voir la Cour de cassation revenir à cette ancienne jurisprudence.

Ils l'approuvent complètement, et ils citent même, en tête de l'exposé des motifs (1) de leur projet de loi ; un extrait des attendus de l'arrêt du 26 janvier 1859 (2), qui a fixé cette jurisprudence :

« Attendu que s'il leur était permis (aux Compagnies de chemins de fer) d'y déroger (à la présomption de faute), cette faculté ouvrirait la porte à de gros abus, encouragerait la négligence des employés, rendrait inutile la protection dont la loi a voulu entourer les expéditeurs et procurerait aux Compagnies un avantage illicite.

(1) *J. Off.* Annexes 1898, sess. extraord., annexe n° 340, p. 236-238, séance du 11 novembre 1898.

(2) *Civ. rej.*, D. 59.1.66.

En démontrant qu'aucune présomption de faute ne pesait sur le voiturier et qu'il n'y avait pas de raisons spéciales de prohiber la clause de non-responsabilité dans le contrat de transport de marchandises par chemins de fer, nous avons déjà combattu et rejeté les arguments sur lesquels se fondait cette jurisprudence.

**§ 2. — Deuxième théorie de la jurisprudence.
Renversement de la preuve.**

Les arrêts de la Cour de cassation en date des 4 février (1), 22 avril (2) et 14 juillet 1874 (3) marquent le commencement d'une évolution vers la reconnaissance des effets de la clause de non-responsabilité et, par suite, vers la consécration de sa validité.

D'après ces arrêts, la clause de non-garantie, sans exonérer le transporteur de sa responsabilité, impose du moins à l'expéditeur la preuve d'une faute à la charge du transporteur.

La Cour suprême avait été précédée dans cette voie par deux arrêts de Cours d'appel : l'un de la Cour d'appel de Bordeaux du 5 mars 1860 (D. P. 60.2.176), l'autre de la Cour d'appel de Rennes du 28 mai 1873.

Le premier de ces arrêts avait décidé que « la stipu-

(1) Cass. civ., 4 février 1874, D. P. 74.1.305, S. 74.1.273.

(2) Cass. req., 22 avril 1874, P.-L.-M. contre Guichard, *Bull. ann.*, 1874, p. 166.

(3) Cass. civ., 14 juillet 1874, D. P. 76.1.84 (cet arrêt rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes en date du 28 mai 1873, cité ci-dessous).

lation de non-responsabilité ne pouvait avoir d'autre effet que d'exonérer le transporteur de la présomption résultant des articles 103 du Code de commerce et 1784 du Code civil, et de mettre la preuve de la faute à la charge de l'expéditeur ».

Cette nouvelle jurisprudence n'a pas motivé avec des arguments de droit l'interprétation qu'elle donnait à la clause de non-responsabilité ; elle a simplement affirmé que si cette clause « n'a pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité pour les fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur » (1).

Il est vraisemblable que si cette jurisprudence n'a pas été mieux motivée en droit, c'est qu'il était difficile de le faire.

En effet, outre qu'on peut soulever à son encontre toutes les objections opposables à ceux qui n'admettent pas la validité absolue de la clause, il est possible de relever dans cette deuxième jurisprudence une contradiction évidente.

On peut faire à la Cour de cassation, qui consacrait l'opinion formulée par Troplong dans son *Traité de l'échange et du louage* (2), l'objection que M. Saintelette faisait à cet auteur en disant : « M. Troplong prête aux parties un langage contraire à celui qu'el-

(1) Cass. civ., 4 février 1874, S. 74.1.273.

(2) T. III, n° 942.

les ont parlé. Le voiturier est supposé avoir stipulé qu'il ne répondra pas de ses fautes. M. Troplong lui fait dire qu'il consent à répondre de sa faute. »

M. Lyon-Caen (note sous S. 1887.1.122) accentue, à l'égard de la jurisprudence, le même reproche :

« La clause litigieuse est valable ou elle est nulle, il n'y a pas de milieu possible. Si elle est valable, il ne saurait être question de responsabilité... même en cas de faute prouvée... Si elle est nulle, comment aurait-elle un effet quelconque, même celui de modifier le fardeau de la preuve ? Les juges ne peuvent pas substituer à la convention des parties une convention toute différente. »

Ils n'ont pas, en l'espèce, à faire application de l'article 1157 et à interpréter cette clause qui est fort claire.

On a cherché à justifier cette jurisprudence en lui donnant pour base la distinction de la faute délictuelle et de la faute contractuelle : l'expéditeur qui s'est, dit-on, engagé, lorsqu'il a contracté avec le transporteur, à ne pas se prévaloir de la faute de ce dernier, agira contre lui ; en vertu de l'article 1382 du Code civil, qui sanctionne la responsabilité délictuelle, comme s'il s'était rendu coupable d'un dol.

Mais, on ne peut admettre la substitution de la responsabilité délictuelle à la responsabilité découlant du contrat, qu'au cas de dol, qui est un fait « anti-contractuel », qui n'a pas dû être prévu lors des conventions, et qui constitue en un mot un véritable délit.

Cette substitution ne saurait être admise en notre matière pour justifier une jurisprudence qui appliquerait cette théorie aux fautes autres que le dol et la faute grave, puisque les relations qui existent entre le transporteur et l'expéditeur résultent de conventions préalables, d'un contrat.

Nous avons pour nous l'opinion de M. Thaller, qui dit que : « Critiquer la tendance de la jurisprudence à assigner à la réclamation de dommages et intérêts l'article 1382 pour principe, alors que la réparation se fonde souvent sur un contrat, c'est bien.... » (1).

Pourtant, nous ne voulons pas nous élever trop vivement contre cette jurisprudence, si peu défendable au point de vue du droit pur

En effet, la seconde interprétation donnée par les tribunaux à la clause de non-responsabilité, a tout d'abord, à nos yeux, le grand mérite de lui reconnaître quelque effet. C'était un pas franchi vers la reconnaissance de la validité de cette clause : « Telle est, dit M. Thaller (2), la voie dans laquelle la jurisprudence française s'est avancée, et il y a lieu de l'en féliciter. Pour certains de ces tarifs spéciaux, il est vrai qu'elle s'est arrêtée à mi-chemin, ne leur faisant produire qu'une partie des conséquences que leur lettre contenait. Mais, sans s'arrêter à ces cas particuliers, il n'en

(1) *Annales*, 1886-1887, p. 127.

(2) *Annales*, 1886-1887, p. 141.

reste pas moins exact que les tribunaux français reconnaissent sans hésitation aujourd'hui la validité des clauses par lesquelles les chemins de fer abaissent leur responsabilité normale du moment que l'organisation du service laissait l'expéditeur maître de ne pas les accepter. » Toutefois, il faut remarquer que le seul effet reconnu à cette validité était d'opérer le renversement de la preuve.

De plus, sous l'empire de cette nouvelle interprétation de la clause, les tribunaux ne commettaient plus cette violation du principe de la séparation des pouvoirs, qui consistait à annuler cette clause et à se refuser à l'appliquer, bien qu'elle fût insérée dans des tarifs homologués et ayant force de loi.

Désormais, les décisions judiciaires ont visé dans leurs motifs l'article 8 des conditions générales qui contenait la clause dont s'agit.

En outre, les effets pratiques de cette jurisprudence donnaient dans une certaine mesure satisfaction aux partisans de la validité de la clause de non-responsabilité.

Comme le remarque fort justement M. Thaller : « Mettre la preuve de la faute à la charge de l'une des parties, équivaut souvent à reconnaître l'irresponsabilité de l'autre, et l'on aboutit alors au même résultat qu'en tenant sans réserves la clause pour valable » (1)

(1) Thaller, *Traité élém.*, 2^e éd., p. 638, n^o 1203.

D'autre part, cette jurisprudence était soumise à une évolution dont nous allons entreprendre l'étude.

§ 3. — Comment les tribunaux, tout en n'admettant pas, en principe, la validité absolue de cette clause étaient amenés, en pratique, à consacrer ses effets.

Influencée par des considérations pratiques, la jurisprudence, dite du renversement de la preuve, obligeait le demandeur en indemnité à prouver contre le transporteur une faute précise et déterminée, et elle était par suite amenée, peu à peu, poursuivant l'évolution dans laquelle elle s'était arrêtée à mi-chemin (1), à distinguer la faute grave et le dol de la faute légère : cette distinction est à la base de toute clause de non-responsabilité.

Les décisions qui témoignent de ces tendances des tribunaux sont innombrables, mais il est nécessaire d'en citer quelques-unes pour indiquer les étapes du chemin suivi par la jurisprudence.

1^o Obligation imposée au demandeur en indemnité de prouver une faute précise contre le transporteur.

Parmi les arrêts qui montrent bien que la Cour de cassation entend qu'on établisse contre le transporteur une faute précise et déterminée nous citerons :

Un arrêt du 11 juin 1888 (2), par lequel la Cour a cassé

(1) Voy. Thaller, *Annales*, 1886-1887, p. 141 et *suprà*, p. 93-94.

(2) *Bulletin annoté*, 1888, p. 199-200. D. 89.1.54.

un jugement qui se bornait à dire que « l'avarie ne saurait être expliquée que par un choc reçu par le fût, ayant provoqué le relâchement des cercles », « sans même affirmer qu'un choc se soit effectivement produit ».

Un autre arrêt de la Cour de cassation décide de même.

« La Cour ;

Vu l'article 8 des conditions d'application communes aux tarifs spéciaux, article ainsi conçu : La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route ;

Attendu que les marchandises voyageaient aux conditions des tarifs P. V. n° 11, P.-L.-M. et D. n° 11, P. O., lesquels comportent l'application de la clause de non-garantie des déchets et avaries de route ;

Attendu que pour condamner la Compagnie d'Orléans comme responsable d'avaries survenues à ces marchandises, le tribunal de commerce de Toulouse, sans constater aucune faute établie à la charge de la Compagnie ou de ses agents, s'est contenté de déclarer que l'existence d'avaries avait été reconnue à l'arrivée et que « l'avarie n'avait pu se produire qu'au cours du transport et par suite, « évidemment » d'un manque de soins » ;

Qu'en statuant ainsi il a violé ainsi le texte ci-dessus visé ;

Par ces motifs, casse... » (1).

(1) Ch. civ., MM. Ballot-Beaupré, premier président ; Chevrier, rapp. ; Sarrut, av. gén., c. conf. ; Georges Devin, av.

Cet arrêt est rapporté au *Bulletin annoté* (1904, II, p. 11), avec la note suivante : « L'expédition avait été faite le 30 mars 1900, par con-

Relativement à la détermination des caractéristiques de la faute, nous lisons au *Bulletin annoté des chemins de fer* (1), que doit être cassé le jugement qui se borne à déclarer que :

« La Compagnie ayant reçu la marchandise sans garantie, c'était une preuve du bon conditionnement au départ. » Arrêt du 14 janvier 1901.

Que : « jusqu'à la réception de la marchandise par le destinataire, le voiturier a la charge et la responsabilité de la chose et que c'est à lui que la preuve incombe qu'il n'a commis aucune faute ou que les manquants existaient au moment de la remise par l'expéditeur » (2). Arrêt du 21 janvier 1901.

Que : « il résulte tant des faits de la cause que des documents versés au débat que les colis sont arrivés complètement avariés, que l'avarie est le résultat de la faute de la Compagnie et que le préjudice subi par l'expéditeur est certain et doit être réparé. »

L'expéditeur n'est même pas dispensé de faire cette preuve d'un fait précis et déterminé constituant une

séquent avant la mise en vigueur des nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux, homologuée par décision ministérielle du 27 octobre 1900. »

Nous nous efforcerons de démontrer, que cette décision n'a pas eu une influence marquée sur la jurisprudence, et qu'après elle, la question est restée entière.

(1) 1904. II, p. 24.

(2) La Cour décide dans cet arrêt que « le pesage n'est pas obligatoire pour les Compagnies de chemins de fer, et quand il est effectué, il n'en résulte pas la preuve que les manquants soient imputables à une faute de la Compagnie ».

faute de la part de la Compagnie, lorsque cette dernière a eu une attitude de nature à faire naître contre elle un soupçon de faute. C'est ce qu'a jugé la Cour de cassation dans un arrêt du 26 juin 1901 (1), qui contient les motifs suivants :

« Attendu que, pour déclarer la Compagnie responsable du manquant constaté dans les fûts expédiés par S... à F..., le tribunal de commerce de Pézenas (jugement du 4 avril 1899) s'est uniquement fondé sur ces deux faits que la Compagnie avait refusé de donner acte au destinataire de ses réserves pour le manquant, et qu'elle avait fait procéder à une expertise sans aviser l'expéditeur ;

« Attendu qu'en concluant de ces circonstances, qui n'impliquaient aucune faute ayant pu être cause de déchets, ni d'avaries, que « le manquant provenait d'une soustraction ou d'un choc en cours de route », le tribunal a omis de donner une base légale à sa décision, etc... »

Un autre arrêt de la Cour d'appel de Poitiers, en date du 26 mars 1900, est rapporté au *Bulletin annoté* (2), sous la rubrique suivante qui résume les exigences de la jurisprudence à ce sujet :

« Le demandeur doit établir un fait taxatif constituant de la part du transporteur ou de ses préposés, une faute déterminée, et la preuve de la faute ne saurait résulter

(1) *Bulletin annoté*, 1901. II, p. 89.

(2) 1900, II, p. 75 et 77.

de ces seules circonstances, à savoir que l'expéditeur a pris les précautions usuelles, que, l'expédition comprenant plusieurs fûts, l'un d'eux était complètement vide, que ce fût est arrivé trois jours après les autres, ces circonstances étant sans relation nécessaire avec la faute du transporteur. »

*2^o Tendance de la jurisprudence à distinguer les fautes légères
des fautes graves.*

Les décisions qui montrent que la jurisprudence tendait à faire la distinction des fautes légères et des fautes graves ou du dol, sont également fort nombreuses.

Cette tendance avait commencé à se manifester dès les premiers arrêts rendus sous l'empire de la jurisprudence du renversement de la preuve.

Un arrêt du 4 janvier 1875 (1) écarte la responsabilité d'une Compagnie qui a égaré des sacs vides ; cependant ces sacs n'ont pu être perdus sans une certaine faute de la Compagnie, aussi l'on peut dire que si la Cour ne lui a fait supporter aucune responsabilité c'est qu'elle a jugé que si dans l'espèce il y avait faute, il n'y avait pas, du moins, faute grave.

D'ailleurs, la jurisprudence a été amenée à faire la distinction entre les fautes lourdes et les fautes légères, en une matière qui a avec la clause de non-responsabilité une analogie assez grande.

Elle décide que la clause pénale qui fixe l'indemnité due pour avaries à l'expéditeur est valable même en cas

(1) D. 76.5.85.

de faute du transporteur, mais que cette clause n'a plus d'effet quand l'avarie provient d'un dol ou d'une faute lourde (1).

Il y a plus, et en ce qui concerne la clause même de non-garantie, deux arrêts de Cours d'appel ont appliqué la distinction, de principe, entre les deux catégories de fautes : l'un, d'une façon timide, l'autre d'une manière absolue.

Dans un arrêt en date du 4 janvier 1900, la Cour de Toulouse « paraissait admettre que la responsabilité de la Compagnie n'était engagée que par des fautes lourdes » (2).

Cet arrêt contenait les attendus suivants :

« Attendu qu'en consentant à expédier un fût de vin aux conditions du tarif spécial commun n° 106, de la gare de la Bruyère à destination de la Flèche, S... s'exposait à subir les conséquences de l'irresponsabilité du voiturier pour déchets et avaries de route, stipulée au profit des Compagnies de chemins de fer transporteurs ; que, sans doute, cette irresponsabilité ne s'étend pas aux fautes lourdes que ces Compagnies pourraient commettre, mais que, dans ce cas, la preuve de la faute demeure à la charge de l'expéditeur. »

Mais, dès le 21 février 1898 (3), la Cour de Montpel-

(1) V. Lyon-Caen et Renault, t. III, p. 445, n° 649 ; Cass., 13 août 1884, D. 84.1.79 ; Cass., 22 février 1884, D. 90.1.223.

(2) Note du *Bulletin annoté*, 1900. II, p. 75.

(3) Arrêt rapporté avec Cass., 31 décembre 1900, S. 1901.1.396.

lier, « cédant, dit M. Perreau (1), à l'influence d'une consultation lumineuse de M. le doyen Vigié », avait décidé que « la clause de non-garantie vaut renversement de la preuve pour les fautes lourdes, mais exonération complète pour les fautes légères et pour condamner, elle avait dû considérer comme fautes lourdes les faits qui lui étaient soumis ».

Ce principe admis, la jurisprudence aurait eu encore, en achevant son évolution, à indiquer quelles étaient les fautes qu'elle considérerait comme des fautes lourdes de façon à lever, en partie, dans ces questions de fait, l'indétermination qui existe sur ce point et à servir de guide pour les plaideurs.

A titre d'exemple de ce que les tribunaux entendent par faute lourde de la part d'une Compagnie de chemins de fer nous pouvons citer :

« Le fait de laisser par suite du manque de personnel et de matériel la gare expéditrice encombrée de marchandises qui se perdent ou subissent des retards. »

Cela résulte d'un arrêt de la Cour de Bordeaux du 27 novembre 1902 (2).

De même, il est possible de considérer, dans certains cas, le retard, qui peut être compris dans la clause de non-responsabilité (3), comme une faute lourde équivalente au dol (4).

(1) *Revue critique*, 1901, p. 501-502..

(2) *Bulletin annoté*, 1903, II, p. 79-80.

(3) Voy Sarrut, *op. cit.*, p. 129, n° 217.

(4) Trib. com. St-Etienne, 23 janvier 1903, *Bulletin annoté*, 1903, II, p. 132.

Cela est particulièrement fondé lorsque l'expéditeur a demandé que ses marchandises voyagent en grande vitesse, car il a alors nettement indiqué qu'il voulait une expédition rapide, et s'il n'en est pas ainsi, la confiance qu'il a placée dans le transporteur est trompée.

C'est ce qu'a jugé la Cour de Lyon dans un arrêt du 14 juillet 1902.

« Une Compagnie commet une faute grave lorsque la marche des trains étant arrêtée à la suite d'un accident, elle place des marchandises de grande vitesse dans un train de petite vitesse sans prendre toutes les précautions nécessaires pour que ce colis arrive à destination dans les délais légaux. »

Que devons-nous conclure de l'étude de cette jurisprudence ?

Dans cette matière, la preuve de la faute est particulièrement difficile : il est la plupart du temps impossible, aussi bien à l'expéditeur qu'au transporteur de savoir dans quelles conditions l'avarie s'est produite.

Néanmoins, la jurisprudence exigeait de l'expéditeur la preuve, contre la Compagnie, d'une faute précise, affectant un certain caractère de gravité.

Par suite, tout se passait comme si la responsabilité du transporteur n'était engagée que par les fautes graves prouvées contre lui ; ce qui est précisément l'effet attribué traditionnellement à la clause de non-responsabilité.

Sans doute, cette dernière conséquence n'était pas

formellement dégagée par les décisions judiciaires (si ce n'est par les arrêts des Cours de Toulouse et de Montpellier que nous venons de citer), mais dans les nombreux arrêts que nous avons cités en dernier lieu (*suprà*, p. 95 et suiv.) et que l'on peut réunir en un nouveau groupe comme s'ils avaient été inspirés par un même principe directeur, la jurisprudence du renversement de la preuve arrivait à valider indirectement les effets de la clause d'exonération des fautes autres que le dol, et tendait à justifier de plus en plus l'opinion émise sur elle par M. Thaller (*suprà*, p. 94 et la note).

Ce faisant, elle satisfaisait à l'intention qu'avaient eu les parties au moment de la formation du contrat de transport. En effet, alors que l'expéditeur avait par le choix du tarif spécial déchargé la Compagnie des conséquences de sa responsabilité, il était juste qu'il ne fût pas admis à la faire déclarer responsable d'une faute légère : cela aurait été un encouragement pour les plaideurs téméraires.

D'un autre côté, on ne pouvait objecter à cette jurisprudence qu'elle laissait incertaine la détermination de la faute grave : étant donné l'influence des précédents en matière de décisions judiciaires, ce point particulier aurait été bientôt fixé.

En un mot, les tribunaux ne méritaient pas le reproche, qu'on leur a pourtant adressé, d'ouvrir la porte à de nombreux procès entre expéditeurs et transporteurs, et de méconnaître ainsi les intérêts du commerce

« qui exigent que les procès soient aussi rares que possible ».

D'ailleurs, les commerçants ont été mis à même de faire connaître leur opinion sur la jurisprudence, dite du renversement de la preuve, dans son dernier état.

C'est sur elle que les chambres de commerce ont été appelées à se prononcer lorsqu'elles ont été consultées sur l'opportunité de la loi Rabier.

Or, sur les 153 chambres consultées, 77 se sont déclarées favorables à la loi Rabier, 33 ne se sont pas prononcées et 43 se sont prononcées contre cette loi. Au nombre de ces dernières se trouvaient celles de Paris, de Lyon, de Bordeaux, de Dunkerque, de Rouen, de Roubaix, de Lille (1) qui représentent des intérêts considérables et respectables.

Bien plus, l'influence des principes traditionnels que sanctionnaient indirectement les décisions judiciaires rendues dans ces dernières années, se manifeste jusque dans l'exposé des motifs de la proposition de loi Rabier.

On y lit en effet la phrase suivante (2) :

« Cette thèse nouvelle (celle de la dernière jurisprudence), pour si juridique qu'elle soit, n'est pas conforme à l'esprit d'équité. »

Pour nous qui savons combien le fondement de cette jurisprudence est au contraire peu satisfaisant au point

(1) V. M. Charles Prevet. Sénat, séance du 9 mars 1905, *J. Off.*, p. 357, 2^e col., et 360, 2^e col.

(2) V. *J. Off.*, annexes, année 1898, annexe n° 340, p. 236-238.

de vue juridique, nous ne pouvons que conclure que, dans l'esprit des auteurs de l'exposé des motifs de la loi Rabier, cette jurisprudence était juridique parce qu'elle arrivait à donner satisfaction aux principes fondamentaux de notre droit qui commandent de reconnaître, d'une manière générale la validité de la clause de non-responsabilité, et parce que cette dernière clause était légale dans le contrat de transport tant que le législateur ne l'avait pas formellement proscrite par une addition à l'article 103 du Code de commerce ou à l'article 1784 du Code civil.

Enfin, si, au point de vue théorique, nous ne pouvons que regretter que la jurisprudence n'ait pas, tout entière, formellement reconnu, ainsi que le voulaient MM. Lyon-Caen et Renault (1), la validité de la clause de non-responsabilité, nous constaterons, au point de vue pratique, les bons effets de cette jurisprudence, dans la mesure où elle sanctionnait la validité de la clause, en citant l'opinion qu'a portée sur elle M. Thaller.

« A tant faire que de valider la clause, c'est le renversement des charges de la preuve, admis dans la jurisprudence des chemins de fer, qui est encore l'interprétation la plus équitable » (2).

Cette tendance, que nous venons de signaler dans la jurisprudence française, à reconnaître les effets de la

(1) V. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 626 et suiv.

(2) M. Thaller, « Préface » de l'ouvrage de M. Boudaud, p. vii.

clause de non-responsabilité pouvait être constatée, notamment, en Angleterre et en Belgique, pays où la législation des voies ferrées n'était pas soumise à l'influence des principes du droit allemand que l'on a cru, un moment, voir triompher dans la Convention de Berne (1).

Angleterre (2). — Le *Journal de droit international privé* (3) résume ainsi un arrêt de la Haute-Cour, en date du 9 novembre 1876 :

« Une Compagnie de chemins de fer a conclu un traité particulier par lequel elle s'engage à transporter des bestiaux à un prix inférieur au tarif général, à la condition de n'être responsable que de sa négligence. Ce traité est valable et ne peut être considéré comme contraire aux prescriptions de l'article VII de l'acte sur le trafic par chemins de fer et canal.

« Décide également que cette clause dispense la Compagnie de l'observation des règles relatives à la responsabilité des voituriers ordinaires et que dans l'action en indemnité intentée contre elle pour dommage causé aux

(1) V. Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886-1887, p. 36 et 141 et Lyon-Caen, *Journal du droit international privé*, 1893, p. 479. — Toutefois M. Lyon-Caen fait remarquer (*op. cit.*, p. 473-474 et note) que dans la seconde conférence qui a précédé la Convention de Berne et qui a eu lieu du 21 septembre au 10 octobre 1881, « le rôle des délégués français qui, dans la première, avait été surtout un rôle d'observation a été très actif et a eu, au témoignage même des délégués allemands, une très grande influence » (Voy. aussi *infra*, p. 118, note 4).

(2) V. Sarrut, note D. 90.1. 216, 1^{re} col.

(3) Année 1877, p. 51.

bestiaux durant le voyage, c'est à l'expéditeur qu'il appartient de prouver la négligence de la Compagnie » (1).

Grand-Duché de Luxembourg. — La Cour suprême de justice du Grand-Duché de Luxembourg juge que :

« La clause de non-garantie, insérée dans un contrat de transport a pour but d'affranchir le voiturier de la présomption de faute établie (?) à sa charge par les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce ; qu'elle transfère par suite du voiturier à l'expéditeur la preuve à faire en cas de perte ou d'avarie ; que ce n'est dès lors plus au voiturier à prouver le cas fortuit, mais à l'expéditeur à prouver la faute du voiturier (*Pasicrisie luxembourgeoise*, t. I, p. 374, arrêt du 14 août 1877).

Belgique. — Mais c'est la jurisprudence belge qui avait fait les progrès les plus marqués dans cette voie où la jurisprudence française hésitait à entrer.

Lapre mière, elle a établi formellement la distinction des deux catégories de fautes.

Un arrêt de la Cour de cassation de Belgique, du 26 octobre 1877, a décidé formellement que la clause de non-garantie était valable et mettait le transporteur à

(1) Etats-Unis. — La jurisprudence de ces Etats est divisée sur la question. Des jugements ont admis la validité de la clause tout en ne lui reconnaissant que l'effet du renversement de la preuve. — Dans l'application de cette théorie, deux arrêts (Voy. Cour de circuit des Etats-Unis, 8 novembre 1898, *Journal du droit international privé*, 1898, p. 587 ; Cour suprême du Tennessee, 15 février 1898, *Journal du droit international privé*, 1890, p. 735) semblent exclure la non-responsabilité pour les fautes lourdes et le dol, faisant ainsi la distinction traditionnelle sur laquelle est fondée cette clause,

l'abri de toute réclamation qui ne serait pas basée sur le dol ou la faute lourde :

« Considérant que cette clause de non-garantie, en tant qu'elle n'a pas pour objet d'affranchir l'administration des conséquences de son dol, n'a rien d'illicite ; qu'il est permis en effet de concevoir qu'un débiteur sera tenu de plus ou moins de soins que n'en exige, en général, la nature du contrat, et que les faits entachés de mauvaise foi sont les seuls dont les parties ne pourraient, sans blesser la morale, décliner d'avance la responsabilité. »

On ne pouvait poser plus nettement les principes qui doivent gouverner la matière de la clause de non-responsabilité.

D'autre part, si le législateur belge n'a pas autorisé expressément cette clause dans les transports par chemins de fer, « comme le voulait M. Sainctelette qui prit une part active à la discussion de la loi du 25 août 1891 », il les a du moins laissés soumis aux principes du droit commun.

TROISIÈME PARTIE

MESURES TENDANT A LIMITER LES EFFETS DE
LA CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ DANS
LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER OU
A INTERDIRE CETTE CLAUSE

Cette évolution, que nous venons de constater dans la jurisprudence, vers une théorie conforme au droit dont l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique et celui de la Cour de Montpellier avaient donné la formule, a été contrariée par l'influence de divers actes législatifs dirigés contre la clause de non-responsabilité dans les transports par chemins de fer.

La Convention de Berne et la décision du ministre des travaux publics français, du 27 octobre 1900, limitent les cas où les administrations de chemins de fer peuvent être considérées comme irresponsables.

Plus radicale, la loi Rabier décide que, dans tous les cas, le voiturier, quel qu'il soit, devra prouver que l'avarie n'a pas eu lieu par sa faute.

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER DANS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE BERNE.

La Convention internationale de Berne (1), conclue dans cette ville le 14 octobre 1890 à la suite de conférences qui y avaient été tenues en 1878, 1880 et 1886, groupe sous une même législation les échanges qui ont lieu par voie ferrée entre la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Russie et la Suisse (2).

Cette convention pose dans son article 30 le principe de la responsabilité des chemins de fer. Elle établit ce principe tel qu'il résulte pour certains auteurs, des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce (3).

L'article 30 de la Convention de Berne est ainsi conçu :

« Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie

(1) Lyon-Caen, *Journal du droit international privé* (Clunet), 1893 p. 465 ; 1894, p. 435 et 641.

(2) Le texte de la Convention a été modifié par l'Arrangement du 16 juillet 1895 et par la Convention additionnelle du 16 juin 1898.

(3) V. Sarrut, note D. 1903, I, p. 18-19.

de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

« Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure. »

Il ne faut pourtant pas s'exagérer l'étendue de cette présomption de faute que la Convention de Berne fait peser sur le transporteur.

En effet, bien que limitative, l'énumération qu'elle donne des cas qui établissent une « présomption d'irresponsabilité » pour le chemin de fer, diminue singulièrement la portée du principe de responsabilité qu'elle pose à l'article 30.

Dans cette matière, où ce sont des questions de pur fait que le juge doit trancher, il est très facile d'étendre à une multitude d'espèces, les cas limitativement prévus par la loi.

Après avoir lu les articles 31 et 32 de la Convention de Berne, on peut se demander s'il est une seule expédition qui ne puisse, par quelque côté, rentrer dans le cadre des exceptions qu'ils établissent.

Ces cas d'irresponsabilité, qui ont été reproduits dans la décision ministérielle du 27 octobre 1900, sont ainsi énumérés dans l'article 31 de la Convention de Berne, qui dispose que :

« Le chemin de fer n'est pas responsable :

« 1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

« 2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;

« 3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement, ou d'un chargement défectueux ;

« 4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille,

détérioration intérieure ou spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger ;

« 5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux ;

« 6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

« Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, IL Y AURA PRÉSUMPTION que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire » (1).

Toutes ces exceptions, et surtout la présomption

(1) ART. 32. — « En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route. »

d'irresponsabilité qu'établit en faveur du transporteur le paragraphe final de cet article, réduisent singulièrement la portée de la présomption de faute que l'article 30 voulait faire peser sur les chemins de fer.

Aussi, ceux qui veulent imposer aux Compagnies de transports par voie ferrée une responsabilité absolue et les empêcher de s'y soustraire, ne peuvent-ils s'accommoder du texte de la Convention de Berne.

Les partisans de la validité de la clause de non-responsabilité, au contraire, se félicitent de voir cette Convention, qui marque une date si importante dans l'histoire de la législation des transports, fournir, en dépit des principes qu'elle avait paru vouloir établir, un argument sérieux en faveur de la responsabilité mitigée des chemins de fer.

D'autre part, la Convention de Berne consacre un des effets de la distinction à faire entre les fautes graves ou le dol, et les fautes légères, distinction qui s'est fortement installée dans la législation allemande.

Elle décide, dans son article 41, que :

« Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages-intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer », et cet article s'applique « dans tous les cas », c'est-à-dire qu'il y ait, ou non, déclaration d'intérêt à la livraison (Bordeaux, 1^{er} avril 1904, *Bull. ann.*, 1901. II, p. 195).

Ces dispositions de la Convention de Berne ont exercé

une grande influence sur la législation des chemins de fer dans les différents Etats signataires.

Pénétrés de cette idée que l'adoption d'une législation uniforme faciliterait beaucoup les échanges (1), tous ces Etats ont cherché à rapprocher le plus possible leur législation intérieure du modèle qu'ils venaient de se donner d'un commun accord (2).

C'est ce que le législateur allemand a fait, en « modifiant sur quelques points les dispositions de la législation antérieurement en vigueur pour la rendre conforme au droit international de la matière » (3).

C'est ce qu'a voulu faire en France le ministre des travaux publics par la décision du 27 octobre 1900, qui a homologué de nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux.

D'ailleurs, ainsi que l'indique M. Lyon-Caen (4), l'adoption par les diverses législations des principes posés par la Convention de Berne pour éviter les conflits de lois, « supposait évidemment qu'il n'y avait pas entre les lois des divergences telles qu'une entente sur une législation uniforme aurait supposé des sacrifices de grande importance à faire par quelques Etats. Ces

(1) *J. Off.*, Chambre des députés, séance du 18 décembre 1890. Discours du rapporteur du projet de loi approuvant la Convention de Berne.

(2-3) Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre des travaux publics. *Bulletin annoté*, 1900.1, p. 422. — V. aussi Lyon-Caen : *Journal du droit international privé* (Clunet), 1893, p. 469 et 470.

(4) *Journal de droit international privé*, 1893, p. 467-468.

divergences n'existaient pas ; on peut même dire que les lois des divers Etats sur le transport, spécialement par chemins de fer, présentent des ressemblances frappantes. Toutes ont pour base première le Code de commerce français de 1807 ».

CHAPITRE II

INFLUENCE DES PRINCIPES POSÉS PAR LA CONVENTION DE BERNE, EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER, SUR LA LÉGISLATION ET LA JURISPRUDENCE.

§ 1. — Décision ministérielle du 27 octobre 1900 : sa portée.

Cette décision, qui reproduisait textuellement (1) dans ses articles 2 et 3 ceux portant les n^{os} 31 et 32 de la Convention de Berne (2), entraînait, par l'adoption de ces articles, « la suppression de toutes les dispositions particulières, relatives à la restriction de la responsabilité des chemins de fer, contenues dans les tarifs spéciaux qui devaient en conséquence être mis en harmonie avec le nouveau texte » (3).

Elle avait pour objet principal de restreindre la présomption d'irresponsabilité que la jurisprudence établissait dans l'interprétation de la clause : « La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route », présomption que l'on trouvait « beaucoup trop large » (4).

(1) *Suprà*, p. 114 et suiv.

(2) A l'exception des mots : et mentionnés dans la lettre de voiture, qui d'ailleurs ne figuraient pas dans la rédaction primitive de cette convention.

(3) *Bulletin annoté*, 1900. I, p. 147-148.

(4) Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre. *Bulletin annoté*, 1900. I, p. 121.

Pour apprécier l'étendue de la réforme que cette décision se proposait de faire, il faut se rappeler qu'elle est intervenue au moment où la Chambre des députés venait (1) de prendre en considération la proposition de loi Rabier, dont l'objet était d'interdire toute clause de non-responsabilité dans le contrat de transport.

La décision ministérielle du 27 octobre 1900 nous apparaît comme une transaction entre deux opinions extrêmes : celle des auteurs de la proposition Rabier et celle des partisans de la validité absolue de la clause de non-responsabilité pour les fautes légères.

Comme l'avait fait la Convention de Berne, elle pose en principe la responsabilité des chemins de fer, en supprimant la clause : « La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route », et donne (art. 2 et 3) une énumération limitative des cas entraînant pour la Compagnie « une présomption d'irresponsabilité », toujours susceptible d'être détruite par la preuve contraire.

Mais cette décision transactionnelle a eu le sort de toutes les transactions : elles laissent toujours mécontente l'une des parties.

Si, « sur les instances de la commission du Comité consultatif (2) » et sous le coup de la menace que constituait pour elles la proposition de loi Rabier, les Compagnies ont « consenti à substituer à la rédaction primitive de la clause de non-responsabilité la clause qui,

(1) *J. Off.*, Chambre, séance du 6 décembre 1898, p. 2273-2274.

(2) Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre. *Bulletin annoté*, 1900.I, p. 121.

en vertu de la Convention de Berne, régit actuellement tous les transports internationaux », les partisans de la responsabilité intégrale des chemins de fer ont, au contraire, trouvé, avec raison, que cette substitution n'équivalait pas à une suppression pure et simple de la clause de non-garantie et que la décision du ministre des travaux publics laissait, grâce à l'élasticité des cas d'exonération qu'elle prévoit, une très grande place à l'arbitraire des tribunaux et leur permettait de se conformer encore à la jurisprudence qu'ils suivaient depuis 1874.

Cette opinion, qui est celle des partisans de la loi Rabier, paraissait tout d'abord justifiée par la facilité avec laquelle les Compagnies avaient consenti à la suppression de la clause dans la proposition de tarifs que la décision du 27 octobre 1900 a homologuée.

En échange des avantages considérables qui résultaient pour les expéditeurs des dispositions de cette décision, notamment au point de vue de la recherche par les Compagnies de la taxe la plus avantageuse et de l'abréviation des délais (1), ces administrations ne stipulaient aucune compensation appréciable, ce qui semblait bien s'expliquer par leur satisfaction de voir reconvenue à leur profit une présomption d'irresponsabilité dans les cas prévus par la décision.

Elles ne se sont senties sérieusement menacées dans leur responsabilité que par le vote de la proposition Rabier par la Chambre.

(1) Voy. *suprà*, p. 84, note 1.

Il n'en faut pour preuve que la lettre adressée, à la suite de ce vote, au ministre des travaux publics, dans le courant du mois d'octobre 1903, par les directeurs et les présidents du conseil d'administration des Compagnies de chemins de fer (1).

Les représentants des Compagnies proposent de « compléter les tarifs spéciaux en y introduisant le principe d'une majoration variable, moyennant laquelle nous accepterions, disent-ils, la même responsabilité qu'au tarif général. »

« Cette majoration représenterait, aussi exactement que possible, le risque nouveau que comportera la marchandise. »

On ne peut en effet supprimer d'une façon absolue la clause de non-responsabilité :

« La solution de cette grave question, est-il dit dans cette lettre, ne saurait être aussi simple. »

Pourtant, il aurait semblé que cette suppression était chose faite, depuis l'année 1900, avec la décision ministérielle.

Cela prouve bien qu'il n'en était rien, et que, comme nous l'avons fait remarquer au sujet de la Convention de Berne, les cas prévus d'irresponsabilité pouvaient être appliqués à la plupart des expéditions.

Mais c'est surtout la disposition finale de l'article 2, reproduisant celle de l'article 31 de la Convention de Berne (2), qui avait permis de dire de la décision mi-

(1) *Bulletin annoté*, 1903, I. p. 63.

(2) *Voy.* p. 115.

ministérielle que « les concessions qu'elle contenait n'étaient qu'un leurre pour le commerce » (1).

On comprend fort bien, par suite, que les auteurs de la proposition de loi Rabier aient voulu poser un principe le plus général possible et sans exception, afin que les Compagnies ne puissent trouver aucun moyen de se soustraire à une responsabilité qu'on voulait intégrale.

Ainsi, la décision ministérielle du 27 octobre 1900 n'avait établi aucun principe nouveau ayant pour effet de modifier réellement les tarifs spéciaux dans le sens d'une aggravation de responsabilité pour les Compagnies.

La façon dont la jurisprudence appliquait le texte de cette décision ne leur était, d'autre part, pas défavorable.

§ 2. — Jurisprudence.

Le premier arrêt rendu par la Cour de cassation depuis la mise en vigueur de la décision du 27 octobre 1900 (2) sanctionne bien, sur un point, une aggravation de responsabilité pour les Compagnies, mais il marque,

(1) *Annales de droit commercial*, 1902, p. 312. V. aussi M. Tillaye, rapporteur de la proposition Rabier, *J. Off.*, Sénat, séance du 17 mars 1904, p. 313, 2^e col. — La législation allemande et la législation suisse n'ont pas reproduit la disposition finale de l'article 31 de la Convention de Berne. Voy. *infra*, p. 132 et avis du Comité consultatif des chemins de fer, p. 155.

(2) Voy. les décisions rendues à propos de l'article 31 de la Convention de Berne ou de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, *Bulletin annoté*, 1899. II, p. 121-123 ; 1902. II, p. 99-101, 173-174, 191-193 ; 1903. II, p. 163-169, 205-212 ; 1904. II, p. 38-41, 168-170.

d'autre part, un progrès dans le sens de la validité de la clause de non-garantie.

Cela résulte d'une distinction que fait la Cour dans l'application de la décision dont s'agit.

M. Sarrut (1) commente ainsi cet arrêt, qui a été rendu par la Chambre des requêtes le 1^{er} décembre 1902 (2) :

« Ces restrictions à la responsabilité (prévues par les nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux) tiennent soit au mode de transport, tel que l'emploi de wagons découverts, soit à la nature des marchandises. Mais, les Compagnies étant responsables *à priori*, il leur incombe de prouver que l'expédition entre, en fait, dans les prévisions de l'article 31 de la Convention de Berne (art. 2 de la décision).

« A défaut de cette preuve, elles demeurent responsables, sauf à justifier d'une cause légale de libération ; *cette preuve faite, au contraire, leur responsabilité est déchargée*, à moins que ne soit établie une faute à elles imputable, ayant occasionné l'avarie. »

Un arrêt du 20 mars 1905 (*Bull. ann.*, 1905. II, p. 51,62-63), rendu également par la Chambre des requêtes, décide de même.

Ainsi, lorsque la Compagnie a démontré que l'expédition rentre dans l'un des cas d'exonération prévus, sa responsabilité est déchargée, — ce qui est bien l'effet

(1) Note D. 03.4, p. 48-49, 1^{re} col.

(2) D. 03.1.23, 6^e espèce.

d'une clause de non-garantie, — à moins que ne soit établie une faute à elle imputable.

La jurisprudence n'aurait donc eu qu'à achever la distinction des fautes graves et des fautes légères, qu'elle était invinciblement amenée à sanctionner, pour que la validité de la clause de non-responsabilité fût, en fait, consacrée.

En effet, il aurait été très facile aux Compagnies d'établir que l'expédition litigieuse rentrait dans l'un des cas, très compréhensifs, d'exonération prévus par la décision, et la clause de non-garantie se serait ensuite appliquée avec toute sa portée.

Ce résultat aurait été d'autant plus facilement atteint que, dans ces questions de pur fait, « c'est au juge du fond qu'il appartient d'apprécier souverainement la gravité de la faute. »

La Cour de cassation a notamment décidé que :

« Une Cour d'appel a le droit d'autoriser l'offre en preuve des faits par lesquels le demandeur prétend établir que l'avarie des marchandises transportées sous l'empire de la Convention de Berne est due à un dol ou à une faute grave de la Compagnie, et dès lors a droit à une indemnité pleine et entière » (1).

« La question de savoir si la faute est grave, s'il y a dol est une question de pur fait qui rentre dans les pouvoirs souverains du juge du fond » (2).

(1-2) *Bulletin annoté*, 1904. II, p. 4, et la note.

C'est fort de cette constatation que nous jugerons ainsi, avec M. Perreau, la jurisprudence, relative à la clause de non-garantie, dans sa dernière forme :

« On peut, dit cet auteur (1), se consoler de ne pas voir la jurisprudence modifier son système ; quelle que soit la théorie proclamée le juge fera toujours en pratique ce qu'il voudra : reconnaît-on aux clauses de non-garantie le seul pouvoir de renverser la preuve ? En se montrant sévère dans l'administration de celle-ci, le juge peut repousser tout recours contre le débiteur ; leur reconnaît-on pleine efficacité ? le juge pourrait faire aboutir quand même une action en indemnité en qualifiant de faute lourde les agissements du débiteur. »

Cette dernière considération explique la contrariété, quelquefois choquante, que révèlent les décisions judiciaires, contrariété qui est justifiée aussi par la variété des espèces.

Cet arbitraire que nous venons de reconnaître au juge en cette matière ne s'exerce pas, notamment de la part des tribunaux de commerce, d'une façon trop défavorable aux transporteurs.

Ces tribunaux (2) appliquent d'une façon très large

(1) *Revue critique*, 1901, p. 502.

(2) Qui pourtant ne sont pas suspects de favoriser les Compagnies au moins s'il faut en croire la Chambre de commerce de Lyon, qui constate « leur désir de résister aux prétentions des Compagnies ». — Voyez avis des chambres de commerce consultées sur l'opportunité de la loi Rabier. *J. Off.*, chambre, annexes, année 1898, annexe n° 340, p. 236-238.

la présomption d'irresponsabilité établie par le paragraphe final de l'article 2 de la décision du 27 octobre 1900.

D'après cette disposition des nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux, les chemins de fer ne sont pas responsables « de l'avarie survenue aux marchandises qui pour des causes inhérentes à leur nature sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariées » (1).

A titre d'exemple de la jurisprudence des tribunaux de commerce relative à cette disposition, nous citerons les attendus suivants d'un jugement du tribunal de commerce d'Angers, du 21 mars 1902 (2).

« Attendu, dit ce jugement, qu'il y a lieu pour le tribunal d'apprécier, en fait, si l'avarie litigieuse est comprise comme le prétend la Compagnie dans cette catégorie ; attendu que la fonte est une matière « relativement » fragile ; qu'il résulte des renseignements recueillis qu'une « poulie en fonte », transportée par chemin de fer, peut se briser par suite de la seule trépidation des wagons ou des chocs, « même normaux, inévitables dans tout transport de ce genre », alors surtout qu'elle n'est pas emballée et qu'elle a été placée, comme dans le cas présent, dans un wagon contenant d'autres pièces de métal qui, en cours de route, ont pu la heurter violemment ; attendu qu'il y a lieu de

(1-2) *Bulletin annoté*, 1900. II, p. 99-101.

déclarer qu'en raison de cette fragilité, l'avarie est due à la nature même de l'objet transporté. »

Un jugement du tribunal de commerce d'Arras, du 17 juin 1902 (1), fait application à une espèce analogue, à la fois de la première partie de l'article 2 de la décision ministérielle, et de la disposition finale de cet article :

« Attendu que cette dernière (la Compagnie du Nord) invoque le tarif spécial, appliqué à la demande de l'expéditeur, disposant à l'article 2 que « les transporteurs ne sont pas responsables des avaries inhérentes à la nature de la marchandise » ; attendu que l'article dispose en outre *in fine*, que si « eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une des causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire » ; attendu qu'il est constant que les colis de fonte ont été remis au chemin de fer non emballés ; attendu qu'il s'agit en l'espèce de fonte d'ornementation (huit coupes en fonte avec anses et deux torchères) ; que cette fonte est « relativement » fragile ; qu'elle peut se briser au moindre choc et même par suite de « la trépidation normale du wagon ou des chocs même normaux » ; qu'il y a lieu de déclarer qu'en raison même de cette fragilité, l'avarie dont se plaint le destinataire est due à la nature de l'objet

(1) *Bulletin annoté*, 1902. II, 173.

transporté ; qu'elle rentre par suite dans la catégorie de celles dont la Compagnie de chemins de fer n'est responsable aux termes des conditions générales de son tarif spécial qu'autant que la preuve d'une faute est faite contre elle. »

Décidé également (1) que la Compagnie « n'est pas responsable de l'inflammation spontanée de pièces de toiles de jute, cette cause de danger étant un vice propre de cette marchandise ».

Elle est responsable au contraire de manquants sur une expédition de cuivre, le cuivre n'étant pas par lui-même une marchandise susceptible de perdre du poids (Trib. com. Nantes, 4 février 1903), et de la destruction du foin par un incendie, la combustion spontanée n'étant pas inhérente à la nature même de cette marchandise (Trib. com. Seine, 14 mars 1903).

De même, un arrêt de la Cour de cassation du 1^{er} décembre 1902 (*Bull. ann.*, 1902.II, p. 193) condamne la Compagnie parce que il résulte des constatations souveraines du jugement attaqué que les marchandises dont il s'agit (bâtis de machines à coudre), « en fonte et très solides » n'ont pu se briser par suite d'un vice propre ; que, dès lors, l'exception de non-garantie n'était pas opposable, aux termes de la Convention internationale de Berne (2), il appartenait à la Compagnie

(1) Voy. jugement Trib. comm. Ribérac, 22 juillet 1904, *Bull. ann.*, 1903, II, p. 205-206.

(2) V. Décision ministérielle.

du Midi de faire, devant les juges du fond, « la preuve laissée à sa charge par ladite Convention et par l'article 103 du Code de commerce ».

Ce qu'il faut retenir de ces décisions, c'est que la détermination des avaries tenant à la nature de la chose est tout ce qu'il y a de plus difficile à établir, et que la jurisprudence donne effet très largement à une présomption d'irresponsabilité, à moins de faute prouvée, faute dont les constatations du juge du fait caractérisent souverainement le degré de gravité.

Si l'interprétation donnée par les tribunaux français à la décision du 27 octobre 1900 était favorable à la façon dont nous comprenons la clause de non-responsabilité, l'application faite de la Convention de Berne par les dispositions récentes des législations dites germaniques (1), et par les décisions rendues par les tribunaux sous l'empire de ces législations, ne sont pas non plus défavorables à la théorie que nous soutenons.

Allemagne. — Ainsi que nous l'avons déjà remarqué, l'Allemagne a modifié son droit intérieur pour le rendre conforme aux dispositions de la Convention de Berne.

La jurisprudence allemande présente avec la jurisprudence française une grande analogie : elle ne reconnaît aux clauses de non-responsabilité que l'effet de renverser la charge de la preuve (2), et, comme le fait

« (1) V. Boutaud, *op. cit.*, p. 47, 67 et 307.

(2) Tribunal régional supérieur de Colmar, 21 décembre 1896, S. 98, 417, *Journal du droit international privé*, 1899, p. 611.

l'arrêt de la Cour de cassation française du 1^{er} décembre 1902, elle oblige le chemin de fer à prouver que l'expédition rentre en fait dans un des cas prévus par la clause de non-responsabilité (Décision du premier Sénat civil, 11 novembre 1893) (1).

Toutefois, le droit allemand ne reconnaît pas effet à la présomption d'irresponsabilité, très large, édictée par la disposition finale de l'article 31 de la Convention de Berne (art. 2 de la décision ministérielle du 27 octobre 1900).

Suisse. — La législation suisse est aussi conforme au texte de la Convention de Berne, sauf également en ce qui concerne la disposition finale de l'article 31 qui a été écartée par la loi fédérale du 29 mars 1893 (2).

Ainsi, s'efforçant de réaliser une unification très désirable (3), les puissances signataires de la Convention de Berne que nous venons de citer, auxquelles il y a lieu d'ajouter la France (décision ministérielle du 27 octobre 1900), l'Autriche et l'Italie, ont adopté pour leur législation intérieure le texte de cette convention, qui consacre des cas nombreux d'irresponsabilité.

Nous savons, d'autre part (4), qu'en Belgique, pays de législation latine, la clause de non-responsabilité des transporteurs est soumise au droit commun, et que les

(1) *Annales de droit commercial*, 1896, p. 389.

(2) *Annales de droit commercial*, 1894, p. 29.

(3) Lyon-Caen, *Journal du droit international privé* (Clunet), 1893, p. 469-470.

(4) Voy. *suprà*, p. 107-108.

principes, assez vagues en cette matière, de la législation anglo-américaine rendent possible la reconnaissance par les tribunaux de certains effets de cette clause.

De sorte que l'opinion de M. Sarrut qui prétend (1) que « la législation étrangère tend à interdire la clause de non-responsabilité, du moins dans le contrat de transport », ne nous paraît pas absolument fondée.

(1) Voy. note, D. 1903, I, p. 49, 1^{re} col.

CHAPITRE III

LA LOI DU 17 MARS 1905, DITE « LOI RABIER ».

§ 1. — La proposition de loi Rabier.

Des constatations qui précèdent, il résulte que lorsque la loi Rabier est intervenue, le 17 mars 1905 (1), un droit nouveau était en train de se former, tant en France qu'à l'étranger, pour les transports par chemins de fer.

Ce régime nouveau n'existait chez nous que depuis le 1^{er} janvier 1904, date de la mise en vigueur de la décision ministérielle du 27 octobre 1900, et encore, depuis cette époque, il existait bien en droit, mais « il n'existait pas toujours en fait, parce que les intéressés n'avaient pas encore eu le temps de le connaître (2) ».

Il y avait donc lieu, semble-t-il, de le soumettre à l'épreuve de la pratique, et nous trouvons absolument justifiée l'objection que M. Prevet (3) formulait en ces termes :

« C'est alors que depuis cinq ans les transports par chemins de fer se sont modifiés, que depuis trente années, la jurisprudence a fini par se modifier, qu'une

(1) Voy. *J. Off.* du 29 mars 1905.

(2-3) M. Prevet, sénateur, séance du 17 mars 1904, *J. Off.*, p. 318, 1^{re} col.

convention internationale est intervenue qui a été appliquée à l'intérieur, c'est alors que tous nos tarifs ont été révisés, alors qu'un régime nouveau s'installe, que vous voulez le détruire ! »

Ces considérations auraient dû empêcher le législateur de voter le texte de la loi Rabier dans la forme même où il lui avait été présenté dix ans auparavant, le 11 juillet 1895, époque du dépôt de la première proposition de cette loi.

Il n'y avait pas péril en la demeure ; en effet, si, comme nous l'avons montré, la décision du 27 octobre 1900 n'empêchait pas les Compagnies de rester très souvent irresponsables, elle n'en restreignait pas moins sensiblement les présomptions d'irresponsabilité admises auparavant (1), et l'ensemble de ses dispositions constituait une amélioration considérable (2).

Aussi, ceux qui, en 1895, avaient jugé l'intervention du législateur nécessaire, n'étaient plus aussi pressants et se demandaient si cette proposition de loi n'était pas « dénuée d'intérêt, en ce qui concerne les transports par chemins de fer, depuis les nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux » (3).

On peut citer comme exemple la chambre de commerce de Reims qui, partisane tout d'abord de la loi Rabier, était en 1904 revenue sur son opinion première (4).

(1-2) Voy. Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre des travaux publics, *Bull. annoté*, 1900, I, p. 116.

(3) Voy. *Bull. annoté*, 1899, I, p. 27, note 3.

(4) V. M. Prevet, *loc. cit.*, p. 318, 3^e col.

Il fallait donc se garder de faire un texte trop étroit, « trop draconien » (1), « en cette matière des transports qui se modifie sans cesse » (2).

« Il vaut mieux corriger, améliorer petit à petit, que trancher les questions avec cette netteté peut-être dangereuse et excessive. »

La meilleure loi n'est pas toujours celle qui laisse le moins de place à l'arbitraire du juge.

Nous pensons, avec M. Teisseire (3), que : « toutes ces règles fixes qui manquent en réalité leur but, tombent dans un travers bien plus grave. Car toute mesure trop précise contient en elle-même une part d'injustice. L'équité veut des lois aussi simples que les faits. Et alors, sous prétexte d'éviter un arbitraire problématique, on commence par en établir un absolument certain. Sous prétexte qu'on se méfie du bon sens et de l'impartialité du juge, on lui impose des entraves qui lui rendent plus difficile un jugement selon sa conscience. » Et par suite, la jurisprudence, dont, ainsi que l'a dit M. Planiol (4), « la tâche est d'assouplir les lois », se trouve obligée d'entrer en lutte avec les principes posés par le législateur, afin de pouvoir les concilier avec l'équité et les nécessités pratiques.

Telles n'ont pas été les considérations dont s'est inspiré le législateur qui a édicté la loi Rabier.

(1) Voy. M. Ponthier de Chamaillard, *J. Off.*, Sénat, séance du 18 mars 1904, p. 329, 3^e col.

(2) M. Prevet, *loc. cit.*, p. 319, 1^{re} col.

(3) *Op. cit.*, p. 309-310.

(4) Introduction, I.

D'autre part, il a voté la proposition qui lui était soumise avec une hâte qui peut paraître extrême, si l'on considère que cette proposition était en suspens depuis plusieurs années.

Elle avait été en effet présentée à la séance de la Chambre des députés du 11 juillet 1895 (1), et était inspirée d'une autre proposition déposée par M. Jonnart, ministre des travaux publics, le 26 avril 1894 (2).

Toutefois, si la discussion a été très écourtée à la Chambre, puisqu'elle s'est pour ainsi dire bornée à une observation faite par M. Krantz lors de la prise en considération du projet de loi (3), observation qui avait précisément pour objet de mettre cette Assemblée en garde contre une surprise, par contre, les débats qui ont eu lieu au Sénat ont été très suivis.

Pénétrée de l'importance juridique des graves problèmes que soulevait la proposition de la loi Rabier (4), la Haute Assemblée décida en effet, après avoir voté en première lecture, le 18 mars 1904, le texte qui lui était proposé, de passer à une deuxième délibération, ce à quoi M. Tillaye, rapporteur, souscrivit très libéralement.

Cette deuxième délibération eut lieu les 23 et 27 décembre 1904 et les 9, 10 et 14 mars 1905 ; la loi fut votée dans cette dernière séance.

(1) Voy. *J. Off.*, Chambre, annexes, 1895, annexe n° 1500, p. 879.

(2) Voy. *J. Off.*, Chambre, annexes, 1894, annexe n° 573, p. 647.

(3) Voy. *J. Off.*, Chambre, séance du 6 décembre 1898, p. 2373-2374.

(4) V. M. Tillaye, *J. Off.*, Sénat, séance du 17 mars 1904, p. 312-313.

Toutefois cette discussion n'a pas produit tous les bons effets qu'on pouvait en attendre, et, en définitive, c'est l'opinion de ceux qui n'ont pas voulu « changer une virgule » au texte adopté par la Chambre qui a fini par triompher.

Cette dernière opinion n'était pas seulement motivée par le désir de ne pas retarder le vote de la loi en l'obligeant à revenir devant cette Assemblée, mais encore par la crainte d'exposer le texte primitif à subir une addition ou à recevoir une exception, ce qui aurait suffi à affaiblir considérablement la portée du principe de responsabilité que l'on entendait imposer.

C'est ce dernier motif qui a amené le législateur à voter un texte aussi général et aussi strict que possible.

De sorte que, alors que les transporteurs par voie ferrée étaient seuls visés par la proposition de loi Rabier, qui avait « pour objet d'ajouter à l'article 103 du Code de commerce un paragraphe pour maintenir *dans les tarifs spéciaux des Compagnies de chemins de fer* la responsabilité prévue par cet article » (1), d'après le texte voté, l'interdiction est générale et s'applique à tout contrat de transport (2).

Ce texte comprend en effet, suivant l'énumération que donne M. Louis Legrand (3) :

« Tout le roulage industriel, commercial et agricole ;

(1) Voy. *J. Off.*, Chambre, annexes, 1895, annexe n° 1500, p. 879.

(2) Voy. *Bull. annoté*, 1899, I, p. 23.

(3) V. *J. Off.*, Sénat, séance du 10 mars 1905, p. 377, 2^e col.

tous les transports de blé, de paille, de betteraves, d'engrais ; en matière industrielle et commerciale, le transport de tous les matériaux : pierre, fer, marbre, etc., tout ce que la batellerie transporte d'une façon plus particulière, charbons, tonneaux, bois, cailloux, etc., et à côté de ces grandes industries tous les déménageurs des villes, tous les camionneurs, tous les commissionnaires ou messagers de localité à localité, les humbles commissionnaires qui, de la gare, transportent à domicile les colis qu'on leur confie, les transports dans la montagne à dos d'homme ou par bêtes de somme. »

Et M. Legrand ajoute : « Cette énumération est l'expression de la vérité même, et en croyant ne légiférer que pour de hauts, très hauts et puissants seigneurs, vous légiférez également pour les plus humbles, jusqu'en bas de l'échelle. »

Il est certain en effet, que pour les différents transports que nous venons d'énumérer la clause de non-responsabilité était licite, lorsqu'elle était librement discutée et acceptée, en vertu des motifs que nous avons fait valoir au début de cette étude.

Aussi, par cette dernière conséquence, la loi Rabier nous apparaît-elle encore comme dérogeant gravement au droit commun (1) des transports, tel qu'il résultait des articles 103 du Code de commerce et 1784 du Code civil. — Notons en passant que la loi Rabier n'a pas mo-

(1) Voy. aussi : M. Legrand, Sénat, *J. Off.*, séance du 10 mars 1905, p. 378, 2^e col.

difié ce dernier article, ce qui est une anomalie singulière.

Mais, ce n'est pas par des considérations juridiques que le législateur prétendait justifier la proposition additionnelle à l'article 103 du Code de commerce.

Cela résulte des termes mêmes de l'exposé des motifs (1), dans lequel il est indiqué que la réforme est commandée par des considérations pratiques, par des motifs d'équité.

Ce sont ces mêmes considérations qui paraissent avoir animé, contre la clause d'exonération de responsabilité différents auteurs, et notamment M. Thaller, lorsqu'il a dit (2) : « La clause de non-responsabilité prend en pratique de tels développements, qu'on se demande très sérieusement si elle ne portera pas à la longue à notre commerce un grave préjudice. En l'attaquant, en cherchant à resserrer ses effets, nous voulons conjurer ces résultats : les raisons abstraites qui nous guident servent dans notre pensée une cause équitable entre toutes. » Si cette opinion peut être exacte pour d'autres transports, il ne semble pas que l'on puisse user d'une telle sévérité contre la clause de non-garantie stipulée par les Compagnies de chemins de fer car elles offrent aux expéditeurs un tarif, le tarif général, qui ne comporte pas cette clause.

Nous avons vu, en étudiant la légitimité de la clause

(1) *J. Off.*, Chambre, annexes, 1898, annexe n° 340, p. 236-238.

(2) *Annales*, 1886-1887, p. 189.

de non-responsabilité dans les tarifs spéciaux (1), que ces motifs pratiques de prohiber cette stipulation ne paraissaient pas exister. Il nous reste maintenant à nous demander si la loi Rabier produira les effets qu'en attendaient ses auteurs et s'appliquera ainsi qu'ils le voulaient.

§ 2. — Conséquences possibles du vote de la loi Rabier.

Cette loi avait pour objet de favoriser les transports, or nous demandons si ce but peut être atteint en accablant sous le poids d'une responsabilité écrasante ceux qui effectuent ces transports ?

De plus, la loi Rabier apparait comme une mesure de rigueur contre les Compagnies de chemins de fer qu'elle vise spécialement (2) : elle crée un conflit entre expéditeurs et transporteurs, au mépris de cette vérité évidente que les questions de transport ne peuvent recevoir de solution favorable que par un accord entre les uns et les autres (3).

D'autre part, si la loi peut imposer tel principe qui lui semble juste (4), la pratique par contre réserve des

(1) V. *suprà*, p. 69.

(2) Voy. Titre de la proposition de loi, et Sénat, séances des 17 mars 1904, page 313, 1^{re} col., et 14 mars 1905, p. 392, 2^e col. M. Tillaye, rapporteur.

(3) V. Sénat, M. R. Waddington, séance du 23 décembre 1904, p. 1113, 1^{re} col. — Un exemple de cet esprit de conciliation a été donné au congrès des chargeurs, tenu à Marseille le 12 avril 1899 : Voy. Autran, Compte rendu du Congrès et Proposition de loi.

(4) Voy. M. Pérouse, *J. Off.*, Sénat, séance du 27 décembre 1904, p. 1131, 3^e col.

surprises et les choses peuvent se passer de toute autre façon que le législateur l'avait prévu.

La première question que soulève l'application de la loi Rabier aux Compagnies de chemins de fer est de savoir si elles ne pourront pas se refuser à appliquer désormais les tarifs spéciaux, qui seraient tous devenus caducs par suite de l'interdiction de la clause de non-responsabilité qui est une de leurs conditions essentielles.

Il y aurait certainement lieu de distinguer parmi ces tarifs spéciaux, d'une part, ceux dont la clause d'irresponsabilité n'est pas la seule condition, et qui présentent d'autres avantages pour les Compagnies (V. *suprà*, p. 70) et, d'autre part, ceux dans lesquels cette clause est la condition essentielle, et corrélative à l'abaissement du prix de transport. Toute cette dernière catégorie de tarifs peut tomber, *ipso facto*, par le fait du vote de la loi (1).

Mais cette éventualité n'est pas à redouter ; les Compagnies n'arrêteront pas le trafic (2) ; elles le pourraient pourtant, sans se mettre en insurrection contre les pouvoirs publics, en remplaçant la grève par l'obstruction.

C'est ce que viennent de faire récemment les ferro-

(1) M. Pérouse, *J. Off.*, Sénat, séance du 17 mars 1904, p. 321, 1^{re} col. — Voy. aussi : H. Chevresson, *Lois nouvelles*, 1^{re} partie, 1^{er} juin 1905, p. 196 et Boutaud, *op. cit.*, p. 434-435.

(2) Voy. M. Richard Waddington, *J. Off.*, Sénat, séance du 23 décembre 1904, p. 1113, 1^{re} col.

vieri italiens (1). La méthode consiste à appliquer dans leur extrême rigueur, les règlements existants, ce qui suffit à créer de grands embarras au commerce.

Mais ces « représailles contre une loi trop rigoureuse » manqueraient leur but. Les intérêts des Compagnies seraient les premiers lésés, et « ces Compagnies sont personnes trop avisées et trop prudentes » (2) pour agir ainsi.

Toutefois, elles paraissent devoir être en droit de remanier leurs tarifs et d'élever dans une certaine mesure les prix stipulés par les tarifs spéciaux.

Ainsi que le remarque M. Boutaud (*op. cit.*, p. 434 et 435), « qu'on le regrette ou non, on est lié par des conventions formelles. Il est inadmissible qu'on puisse obliger les Compagnies à maintenir leurs tarifs actuels en supprimant dans les tarifs réduits la clause de non-garantie ».

Cela résulte aussi d'une dépêche adressée aux directeurs des Compagnies, par le ministre des travaux publics, le 2 juillet 1897, à l'occasion de la proposition de loi Rabier (3). Cette dépêche est ainsi conçue :

« En me plaçant dans l'hypothèse où la Chambre adopterait le projet de loi, je désirerais connaître les

(1) Voy. journaux des 28 février et 15 avril 1905.

(2) M. Gauthier, ministre des travaux publics, séance du Sénat du 10 mars 1905, *J. Off.*, p. 375, 2^e col.

(3) Voy. Lettre des directeurs et présidents du conseil d'administration des Compagnies de chemins de fer au ministre des travaux publics *loc. cit.*

conditions dans lesquelles votre Compagnie compterait proposer le remaniement de ses tarifs. »

Il est, également certain, qu'elles seront obligées d'appliquer désormais avec plus de sévérité les règlements relatifs aux expéditions, pour éviter de voir s'accroître dans des proportions considérables les sommes très élevées qu'elles payent actuellement pour avaries : quinze millions, en moyenne, pour chacune de ces dernières années.

Elles pourront exiger de vérifier minutieusement les colis et « tout ce qui se trouve dans les caisses qu'on leur apporte pour savoir si on ne leur fait pas transporter des objets brisés pour leur faire payer à l'arrivée la casse qui s'est produite : ceci n'est pas une hypothèse » (1).

Tout ce travail de vérification occasionnera des difficultés et des retards très préjudiciables au commerce.

Pourtant, les Compagnies seront dans leur droit en agissant ainsi ; elles y seront d'ailleurs obligées, d'abord parce que, étant des sociétés commerciales, elles ont à défendre les intérêts de leurs associés, ensuite, parce qu'elles doivent se préoccuper de ne pas engager les finances de l'Etat par l'effet de la garantie d'intérêt.

Mais, de toutes façons le budget de l'Etat souffrira de la loi nouvelle (1). En effet, si les soins que les Compagnies seront dorénavant tenues de donner aux choses trans-

(1) Voy. M. Pérouse, séance du Sénat du 27 décembre 1904, p. 1132, 2^e col.

(2) Voy. M. Ollivier, séance du Sénat du 14 mars 1905, p. 399, 1^{re} col.

portées doivent être en rapport avec l'accroissement de leur responsabilité, elles seront dans la nécessité d'augmenter leur personnel et de modifier leur matériel, ce qui nécessitera de leur part des dépenses considérables qui « retomberont en définitive à la charge du budget de l'Etat, et aussi à la charge du budget des départements et des communes ». Dans le cas contraire, c'est encore la garantie d'intérêt qui servira à payer une partie de l'accroissement des indemnités.

Les Compagnies chercheront aussi à imposer des conditions aux expéditeurs (1).

« Quand un de ceux-ci se présentera, la Compagnie lui dira : « Je considère que j'ai le droit de mettre à votre charge les avaries qui pourraient se produire ; votre emballage n'est pas suffisant, je n'ai pas vérifié votre chargement », l'expéditeur protestera.

« La Compagnie dira alors : « Eh bien ! nous allons faire trancher le litige par la justice ; mais je ne désire pas vous gêner en suspendant le trafic, et je vous demande de vous en rapporter d'avance au résultat du procès. »

« Il y aura là une situation absolument intolérable pour l'industrie et le commerce... qui se trouveront dans l'ignorance absolue de la solution donnée à un conflit qui, peut-être, renaitra tous les jours. »

Une autre conséquence certaine et grave du vote de

(1) M. Richard Waddington, séance du Sénat du 23 décembre 1904, p. 1113, 1^{re} col.

la loi Rabier sera que, en attendant la solution du conflit qui en sera la suite, il n'y aura plus, de longtemps, de la part des Compagnies de propositions de tarifs, tendant à diminution de taxes.

En effet, si l'Etat possède en matière de tarifs un droit de veto absolu, il n'a pas le droit d'initiative qui appartient en propre aux Compagnies.

« Pour qu'une proposition soit examinée, il faut qu'elle soit présentée par les Compagnies : sans cette initiative de leur part, aucune décision ne peut intervenir. »

« Qui ne voit que pendant ce temps, les nombreux progrès nécessaires que nos industriels et nos agriculteurs attendent avec anxiété ne se produiront pas » (1) ?

Une anomalie singulière, une *inelegantia juris*, résultera en outre de la loi Rabier qui pose dans l'article 103 du Code de commerce, au paragraphe additionnel, un principe différent de celui qui figure dans l'alinéa final de l'article 98 du même Code.

Cette anomalie a été signalée en ces termes (2) :
« J'ai le droit (moi, commissionnaire en transports), de faire avec vous des conventions aux termes desquelles, ma responsabilité est diminuée. Puis, possesseur de votre marchandise, je la remets à la Compagnie de transports. Celle-ci n'a pas le droit de faire avec moi, une convention semblable à celle que j'ai passée avec vous.

(1) Voy. M. Richard Waddington, *loc. cit.*

(2) M. Prevet, séance du Sénat du 14 mai 1905, p. 397-398.

« Survient un accident : en vertu de ma convention avec vous, je ne vous payerai pas intégralement le dommage causé ; mon transporteur, au contraire, me remboursera la totalité du dommage, de sorte que je réaliserai un profit dû à l'accident causé à votre marchandise. »

En ce qui concerne le droit international la France va être, à la suite du vote de la loi Rabier, la seule des nations signataires de la Convention de Berne qui n'aura pas adopté, au moins dans leur ensemble, les règles qu'elle édicte relativement à la responsabilité.

Outre que l'unification internationale de la législation des transports « paraissait très désirable » (1), nous savons (2) qu'il résultera de ce fait que « les marchandises étrangères voyageront dans des conditions plus avantageuses que les marchandises intérieures ».

On peut encore se demander si le législateur qui vient d'établir un principe aussi strict de responsabilité en matière de chemins de fer, voudrait voir l'Etat assumer une semblable responsabilité le jour où il aurait le monopole des transports ?

A supposer que les auteurs de la loi Rabier ne se soient pas préoccupés du réseau que l'Etat exploite actuellement, il n'était pas absolument hors de propos d'envisager l'hypothèse du rachat des chemins de fer.

Le rachat n'est plus seulement cette menace dirigée

(1) Rapport du Directeur des chemins de fer au ministre des travaux publics, *Bull. annoté*, 1900. I, p. 116.

(2) *Suprà*, p. 81.

contre les Compagnies et que nul ne se souciait de voir se réaliser.

L'exploitation par l'Etat compte déjà chez nous de nombreux et éloquents défenseurs (1). De plus, l'exemple de la plupart des nations européennes est un puissant argument. Les chemins de fer sont exploités par l'Etat en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Prusse, en Russie, en Suisse (2).

Or, le principe de toute exploitation par l'Etat est, sinon l'irresponsabilité absolue, du moins une responsabilité restreinte dans d'étroites limites ; par exemple, à une somme préfixe, la même pour tous les cas, comme chez nous pour les colis postaux ou les objets recommandés, ou comme en Allemagne où le Code de commerce n'accordait à l'expéditeur qu'une indemnité de 50 mares (75 francs) par 50 kilogrammes, quelle que fût la nature de la marchandise.

Une responsabilité aussi restreinte n'a rien d'immoral, l'expéditeur pouvant se faire couvrir par une assurance.

Cette tendance des industries d'Etat, à limiter autant que possible leur responsabilité, s'est manifestée au

(1) Voy. *Le Temps* du 16 février 1905.

(2) La question était récemment à l'ordre du jour du Parlement italien. Le 17 avril 1905, M. Ferraris, ministre des travaux publics, constatait à la tribune de la Chambre que tous les orateurs qui s'étaient fait entendre s'étaient prononcés en faveur du rachat. Cette Assemblée l'a voté le 19 du même mois ; et le Sénat a émis le 21 un vote identique.

cours des travaux préparatoires de la Convention de Berne (1).

« On voulait faire admettre le renversement de la preuve, c'est-à-dire que la preuve fût à la charge non pas de l'expéditeur, mais du transporteur.

« Ce sont les représentants des chemins de fer d'Etat qui empêchèrent ce renversement de la preuve. En sorte qu'on a assisté à ce phénomène curieux que les plus libéraux, ceux qui répondaient le mieux au désir du public, c'étaient les représentants des Compagnies, et que ceux qui étaient les plus âpres, les plus durs pour le public, c'étaient les représentants des chemins de fer de l'Etat. »

Parmi ces conséquences de la loi Rabier, une au moins s'est manifestée dans le domaine des faits.

Le 15 mars 1905, au lendemain même du vote de la loi par le Sénat (14 mars 1905), les Compagnies ont proposé des conditions nouvelles d'application des tarifs spéciaux qui ont été annoncées au *Journal officiel* du 20 mars 1905.

Pour un certain nombre de marchandises, les prix des tarifs spéciaux cesseraient d'être applicables, ou ne seraient applicables que sous certaines conditions consistant, en général, en une majoration qui représenterait le surcroît de charges résultant de la loi Rabier » (2).

(1) M. Charles Prevet, séance du Sénat du 17 mars 1904, *J. Off.*, p. 317, 2^e col.

(2) *Bulletin des transports*, 1^{er} avril 1905.

CONCLUSION

MESURES PROPOSÉES AU LIEU ET PLACE DE LA LOI RABIER.

§ 1. — Mesures diverses et avis du Comité consultatif des chemins de fer.

On peut conclure de cet examen des conséquences possibles de la loi Rabier qu'il aurait mieux valu que le législateur s'abstint de légiférer en cette matière.

On pouvait, en utilisant la réglementation existante, améliorer notablement les transports par chemins de fer sans apporter un trouble aussi grand dans leur législation.

Tout en autorisant la clause de non-responsabilité, et indépendamment du tarif général qui assure toute garantie aux expéditeurs, on aurait pu, imitant la Convention de Berne (art. 38), créer une catégorie intermédiaire de taxes supplémentaires, aux moyens desquelles l'expéditeur aurait pu, en déclarant la valeur de sa marchandise au départ, obtenir une indemnité proportionnelle. En cas d'avarie, le transporteur aurait payé une indemnité égale à la dépréciation subie par la marchandise (1) : c'est la déclaration d'intérêt à la livraison.

(1) Voy. Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 60, p. 7864.

A un autre point de vue, pour remédier dans une certaine mesure aux conditions reconnues défectueuses, et un peu primitives dans lesquelles s'effectuent actuellement les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, pour obvier notamment à la violence des chocs au cours des manœuvres en gare, le ministre des travaux publics aurait pu, exerçant le pouvoir de contrôle très étendu qu'il possède vis-à-vis des Compagnies, les obliger à diriger de ce côté l'esprit inventif des ingénieurs(1), à faire étudier, comme on le fait pour les signaux de sécurité, des dispositifs plus perfectionnés ; à supprimer ou à améliorer par exemple les plans inclinés employés pour la formation des trains, et qui donnent lieu aujourd'hui à de si vives réclamations ; à « munir tous les wagons à marchandises de freins rapides et efficaces ; à charger et décharger les colis sur des voitures dont le niveau correspondrait aussi bien à celui des wagons qu'à celui des quais où les marchandises doivent séjourner » (2).

On pouvait également obliger les Compagnies à user des moyens puissants de contrôle dont elles disposent, pour fournir à l'expéditeur une relation des circonstances dans lesquelles l'accident se serait produit, et lui faciliter la preuve mise à sa charge (3).

(1) Voy. M. Delahaye, séance du Sénat du 14 mars 1905, p. 401, 2^e col.

(2) M. Viger, séance du Sénat du 9 mars 1905, *J. Off.*, p. 364, 2^e col.

(3) « De même qu'en droit maritime, le capitaine met à la disposition

Enfin, le danger qu'il y a à rompre brusquement avec les principes traditionnels en matière de responsabilité, aurait été évité par l'adoption d'un avis du Comité consultatif des chemins de fer, que MM. Richard Waddington et Charles Prevet, sénateurs, avaient repris sous la forme d'un amendement ainsi conçu (1) :

« Rédiger comme suit le paragraphe :

« Est nulle toute clause contraire, insérée dans une lettre de voiture, un tarif ou une pièce quelconque concernant un transport par voie ferrée.

« Toutefois, les tarifs spéciaux des chemins de fer, dûment homologués, peuvent stipuler en échange d'avantages concédés au public, que le transporteur ne sera pas responsable de l'avarie, à charge par lui d'établir :

a) L'existence de l'un des cas énumérés ci-après ;

b) Si l'avarie a pu en résulter.

« 1° Intempéries pour les marchandises transportées conformément aux indications des tarifs soit à découvert, soit dans des wagons bâchés par l'expéditeur ;

des chargeurs les éléments de preuve contenus dans le rapport de m^{er} qu'il fait à l'arrivée (art. 242 et s.)

« La Convention de Berne (art. 34), veut en cas de perte ou d'avaries, que le chemin de fer fasse immédiatement des recherches et en constate le résultat pour le communiquer aux intéressés sur leur demande. » (Note de M. Thaller, *Traité*, 3^e éd., p. 600, n^o 1202. — Voy. aussi : *Annales*, 1886-1887, p. 127.)

(1) Voy. *J. Off.*, séance du Sénat du 23 décembre 1904, p. 1110, 1^{re} col. — Voy. l'avis du Comité consultatif du 15 juin 1904, au *Bulletin annoté*, 1904, I, p. 57-60.

« 2° Absence d'emballage, insuffisance ou défectuosité du conditionnement eu égard à la nature de la marchandise, quand la constatation en aura été faite contradictoirement ;

« 3° Défectuosités du chargement des animaux ou des marchandises, lorsque ce chargement incombe à l'expéditeur en vertu du tarif ;

« 4° Absence ou négligence de l'escorte prévue aux tarifs pour le transport des animaux ;

« Les tarifs spéciaux peuvent stipuler des réductions de taxes applicables aux animaux ou aux marchandises pour lesquels une valeur minimum déterminée au tarif limitera l'indemnité en cas de perte ou d'avarie. Ils peuvent également stipuler des réductions de taxes ou de délais, sous la condition que les indemnités en cas de retard soient fixées au tarif ou n'excèdent pas un maximum déterminé. »

Ce texte, qui reproduit, en les précisant, et complétant, les dispositions principales de la Convention de Berne, aurait constitué le droit spécial aux chemins de fer en matière de responsabilité pour pertes ou avaries de route.

Son principal mérite aurait été de fournir la solution transactionnelle demandée par diverses chambres de commerce et de laisser notre droit conforme sur ce point au droit international.

M. Sciamia, rapporteur du Comité consultatif des chemins de fer, indique ainsi la portée transactionnelle de ce texte :

« Sous le régime actuel (celui de la décision du 27 octobre 1900, renouvelée des articles 30 et 31 de la Convention de Berne et du paragraphe final de ce dernier article), la présomption d'existence de la cause probable de l'avarie, est acquise du fait même de l'avarie ; sous le régime que créerait la loi Rabier, le transporteur devrait faire la preuve du vice propre de la marchandise, et démontrer, par conséquent, la relation nécessaire entre l'avarie et la cause qu'il lui attribuerait.

« La rédaction de la commission est donc bien une solution transactionnelle, puisque, d'après elle, le transporteur ne doit établir que l'existence de cette cause probable, en justifiant toutefois que, eu égard aux circonstances, l'avarie a pu en résulter. Ces deux constatations faites, et alors même que rien ne démontrerait que l'avarie en résulte réellement, il est présumé irresponsable ; c'est à la partie adverse à prouver la faute qui fera tomber la présomption. »

Les effets qu'aurait entraîné l'adoption du texte proposé par le Comité consultatif étaient ainsi précisés par M. Pérouse (1) :

Ce que le Comité consultatif a voulu, c'est donner aux Compagnies dans certains cas des présomptions d'irresponsabilité.

Ainsi, lorsque le cas d'exonération, invoqué par la Compagnie, est celui de l'emballage défectueux, par

(1) M. Pérouse, commissaire du gouvernement, séance du Sénat du 27 décembre 1904, *J. Off.*, p. 1133, 1^{re} col.

exemple, tandis que « sous l'empire de l'article 103 du Code de commerce, et sous le régime du vice propre de la chose,... elle doit prouver que l'accident est bien la suite de l'emballage défectueux, sous l'empire de l'avis du Comité consultatif, elle doit faire la preuve que l'emballage était défectueux et non pas la preuve que l'avarie résulte de cette défectuosité d'emballage ».

Et M. Viger, l'un des auteurs de la proposition Rabier de dire : « Cela, c'est parfait ! »

Mais le législateur a repoussé de propos délibéré tout moyen terme, et pour imposer une responsabilité absolue aux Compagnies, il a porté une grave atteinte à ce principe de droit qui veut que l'on puisse, par convention, s'exonérer de la responsabilité de ses fautes autres que le dol et la faute grave.

Il n'a voulu s'inspirer que de considérations pratiques, persuadé que l'intérêt du commerce commandait impérieusement l'adoption de la loi Rabier.

Aussi, pour juger définitivement cette loi nouvelle, faudra-t-il attendre qu'elle ait reçu la sanction de l'expérience.

Toutefois, on peut se demander si elle ne paraît pas, *à priori*, devoir manquer son but, qui était de diminuer le nombre des procès entre expéditeurs et transporteurs, et si elle ne sera pas rendue vaine par ce fait qu'elle a dû laisser subsister dans l'article 103, qu'elle précise et complète, l'exonération de responsabilité résultant du vice propre de la chose et de la force majeure.

En effet, « qui fera cesser l'indétermination absolue à laquelle est soumis le vice propre de la chose », c'est-à-dire : « l'immense variété de cas différents résultant de la nature de la marchandise, des conditions d'emballage de cette marchandise, de la nature du matériel employé à son transport, etc., toutes circonstances qu'il était impossible de prévoir lors de la rédaction du Code de commerce ? »

« Tous ces cas seront à trancher par des procès, c'est à-dire que le public et les Compagnies seront condamnés à un nombre incalculable de procès avant d'arriver à fixer une jurisprudence qui tiendrait lieu de texte, comme celui de la Convention de Berne, dont M. Rabier repousse *a priori* le secours » (1).

N'était-il donc pas possible de ne pas porter atteinte aux principes fondamentaux de notre droit en matière de responsabilité, tout en donnant satisfaction aux besoins pratiques ?

Ne pouvait-on laisser la jurisprudence achever l'œuvre qu'elle accomplissait lentement et sûrement depuis trente ans, et dans laquelle elle n'avait pas été entravée par les dispositions nouvelles édictées par la décision ministérielle du 27 octobre 1900, inspirée des principes de la Convention de Berne ?

(1) Note adressée par les Compagnies à la commission de la loi Rabier (Voy. M. Richard, Waddington, séance du Sénat du 28 décembre 1904, *J. off.*, p. 1112, 3^e col.).

§ 2. — Rôle du contrat d'assurance en matière de clauses de non-responsabilité.

On a beaucoup douté dans ces derniers temps, de la puissance des principes fondamentaux consacrés par nos Codes ; on s'est élevé contre ce procédé appliqué jusqu'à nos jours par la science du droit, et qui consistait à interpréter certains textes fatidiques comme s'ils avaient fait l'objet d'une révélation pour ainsi dire divine (1) ; on voulait leur substituer des notions plus pratiques.

Il n'en reste pas moins que ces principes fondamentaux s'imposent aux hommes de métier, qui s'inclinent devant eux (2).

C'est que, nous tenons par d'étroits liens à la tradition, et le présent est fait du passé.

Ces principes que nous ont légués les anciens auteurs ne sont pas incompatibles avec les exigences de la vie économique moderne et ils peuvent subsister avec elle grâce, il est vrai, dans quelques cas, au secours de certains artifices.

En notre matière, c'est la pratique, essentiellement moderne, des assurances qui va nous permettre de concilier les intérêts du commerce, compromis, au dire de certains, par la clause de non-garantie stipulée par les Compagnies de chemins de fer, et le droit commun

(1) V. Tarbouriech, *op. cit.*, « Préface », p. xii, et p. 93.

(2) V. Thaller, *Traité*, 2^e édit., « Préface », p. ii et iii.

relatif à l'exonération de responsabilité pour les fautes autres que le dol et la faute grave, qu'il n'y a pas de motifs pour ne pas appliquer à ces Compagnies.

Un exemple du rôle que l'assurance peut jouer en matière de transports, a été donné par M. Peytral, sénateur, au cours de la discussion de la loi Rabier (1) :

« La responsabilité de l'Etat en matière de transports d'argent par la poste est réelle. Vous avez toutefois le droit de l'atténuer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, et vos intérêts n'en souffrent nullement puisque, à côté de la déclaration vous avez soin de vous faire couvrir par une assurance. »

L'analogie avec les transports par chemins de fer n'est pourtant pas absolue. Dans le système de M. Peytral, la responsabilité de l'Etat transporteur ne s'exerce intégralement que sur une somme limitée dans la déclaration, et inférieure à la valeur de l'objet.

Il y a là, tout d'abord, une limitation de responsabilité, et l'on peut se demander si les termes généraux de la loi Rabier l'autoriseront et permettront notamment d'appliquer encore aux transporteurs l'article 1152 du Code civil.

L'analogie existerait plutôt entre l'envoi avec valeur déclarée, par la poste, et l'expédition faite par chemin de fer avec déclaration d'intérêt à la livraison, procédé mis en pratique par la Convention de Berne et qui peut comporter, accessoirement, un contrat d'assurance.

(1) Séance du 14 mars 1905, *J. Off.*, p. 396, 1^{re} col.

Mais le rôle réel que le contrat d'assurance devrait remplir ici pourrait être aussi important que celui qu'il a joué vis-à-vis d'une loi récente, celle du 9 avril 1898, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

Cette loi avait, à son apparition, jeté partout un profond désarroi parce qu'elle rompait brusquement, comme la loi Rabier, avec les principes traditionnels de la responsabilité : c'est grâce à l'assurance qu'elle a fini, après quelques retouches, par se faire admettre dans la pratique, et que le patron peut supporter la responsabilité exorbitante du droit commun qui a été mise à sa charge, et qui résulte de la théorie nouvelle du risque professionnel.

Risque professionnel et assurance, voilà deux mots qui sont souvent associés l'un à l'autre aujourd'hui.

Or, les Compagnies de chemins de fer sont sujettes au risque professionnel.

En effet, « quelque soin que l'expéditeur ait apporté à l'emballage de sa marchandise, quelque soin que les agents du transporteur aient mis à l'exécution du transport, il se produit des séries d'accidents, inhérents au mode de transport et qui constituent le risque professionnel » (1).

Mais, l'intérêt du commerce exige « que ce risque professionnel ne puisse pas donner lieu à des recher-

(1) M. Charles Prevet, *J. Off.*, séance du Sénat du 14 mars 1905, p. 398, 3^e col.

ches pour cause d'accident » (1), et la clause de non-responsabilité avait pour objet de « diminuer les causes de conflits » (2) entre transporteurs et expéditeurs, et le nombre des procès.

D'autre part, quand une perte s'est produite, pourquoi la faire supporter tout entière à l'auteur du dommage qui n'est bien souvent, quoi qu'on dise, qu'un auteur présumé ?

Ainsi que nous l'avons indiqué dans le chapitre premier de cette étude, l'activité de la victime joue un rôle dans l'accident.

Pour le montrer, M. Teisseire (3) prend un exemple très ordinaire : le cas d'un passant écrasé par une voiture. On dit : « L'action de l'auteur a consisté à conduire, s'il n'avait pas fait cet acte, l'accident ne serait pas arrivé. Conduire une voiture comporte des risques. Mais on peut répondre : l'action de la victime a consisté à se promener dans la rue. Sans cet acte l'accident aurait été évité. Se promener dans la rue comporte des risques. »

Bien que cet exemple soit relatif à un cas de responsabilité délictuelle où le dommage est consécutif à une situation, il peut s'appliquer en notre matière où nous avons affaire à une responsabilité contractuelle.

Sans doute, même en présence d'une clause de non-responsabilité, le transporteur est obligé, par le con-

(1-2) M. Charles Prevet, *loc. cit.*

(3) *Op. cit.*, p. 165.

trat, envers l'expéditeur à prendre des mesures de précaution pour éviter les accidents qui peuvent survenir aux marchandises.

Mais pourtant, lorsqu'un accident se produit, ne pourrait-on en faire supporter, *a priori* et à forfait, comme cela a lieu pour les accidents du travail, une certaine partie à la victime ?

En effet, des marchandises qui paraissent extérieurement bien emballées peuvent ne pas l'être en réalité aussi bien qu'on le croit, et puis on peut toujours concevoir qu'il aurait été possible de les conditionner encore mieux.

En tous cas, répéterons-nous ici : expédier des marchandises par chemins de fer comporte des risques inévitables, nous l'avons montré.

Pourquoi les faire supporter au transporteur seul ? Le contrat a-t-il donc été conclu dans son intérêt exclusif ? N'est-il pas fait aussi pour le profit de l'expéditeur.

Il faut qu'ils participent tous deux aux risques (1). Socialement, l'avantage est considérable.

« Quand un dommage s'est produit (2), il n'y a plus à revenir sur le fait accompli ; mais il est légitime de chercher à le rendre moins onéreux pour l'économie générale. Or, c'est un axiome de sens commun qu'un fardeau est moins lourd quand il est partagé... »

« L'assurance réalise au plus haut degré cette répar-

(1) Voy. Boutaud, *op. cit.*, p. 478.

(2) Teisseire, *op. cit.*, p. 313.

tition éminemment désirable (1). Dans l'assurance mutuelle, ce sont les assurés qui l'établissent eux-mêmes. Dans l'assurance par entreprise, c'est le spéculateur qui la fait à l'avance, au moyen des primes, entre tous ceux qui se sont adressés à lui. »

C'est là un motif puissant d'encourager l'application de l'assurance à notre matière.

Dans un article paru en 1901 dans la *Revue critique* et intitulé : « Assurance des fautes et clauses pénales », M. Perreau a montré le parti que l'on pouvait tirer, en faveur de ces clauses, du contrat d'assurance, et cela d'autant plus facilement que ce contrat entre tous les jours davantage dans la pratique.

M. Perreau pense, qu'avec le secours de l'assurance, les tribunaux auraient résolu d'eux-mêmes la question des clauses de non-responsabilité au mieux des intérêts de tous, et ce, à bref délai :

Cette opinion est fondée sur une étude des effets que la jurisprudence a reconnus à ces clauses et au contrat d'assurance des fautes :

« Tout d'abord, elle leur a attribué le pouvoir de renverser la charge de la preuve. Dans les contrats d'assurance, elle a successivement admis l'assuré à s'exempter d'abord des fautes légères émanant soit de ses préposés, soit de lui-même, puis des fautes même lourdes ou dolosives de ses préposés.

(1) « Lorsque le risque éclate, le dommage se fractionne et son fractionnement le rend inoffensif. » Thaller, *Rapport sur le prix Rossi*, 1895, p. 10.

« Faut-il croire que cette phase où nous nous trouvons actuellement est définitive ? L'adoption par la plupart des jurisprudences des deux mondes de la théorie française pourrait faire croire que nous sommes dans une telle période (1).

« Nous ne le pensons cependant pas ; à mesure en effet que nos mœurs se sont transformées, la jurisprudence a voulu les suivre pour donner satisfaction aux besoins de la pratique. Or, nos mœurs économiques se transforment encore, se transforment tous les jours ; d'où l'on peut conclure que la jurisprudence évoluera comme elle.

« Dès à présent, ou tout au moins dans un prochain avenir, ne pourrait-elle déjà se modifier ?

« Qu'elle développe la théorie des assurances ou les principes qu'elle proclame en appliquant l'article 1152, nous croyons la transformation assez facilement réalisable.

« La pratique des assurances, très rare au commencement de ce siècle, sauf pour les risques maritimes, se généralise de plus en plus ; on en vient à considérer certaines — spécialement les assurances contre l'incendie et contre les accidents, — comme de véritables nécessités sociales, et comme des mesures de prudence vulgaire. L'écho de cette tendance se trouve déjà dans notre jurisprudence et dans notre législation.

« Ne peut-on pas concevoir que, dans un avenir assez

(1) V. S. 1901.4.393, 4^e col.

rapproché, la jurisprudence considérera les assurances, comme le complément indispensable de tous les contrats augmentant, modifiant ou déplaçant les risques courus par un objet ? Ne peut-on pas croire qu'un moment viendra, où la pratique de l'assurance sera entrée tellement dans les usages, que tout contractant détenteur de la chose d'autrui pourra légitimement compter que son cocontractant l'assurera contre les risques qu'elle peut courir entre ses mains, en stipulant même de l'assureur renonciation à tout recours basé sur sa faute légère ? N'en pourrait-il pas être ainsi dès à présent pour les assurances aussi répandues que les assurances contre l'incendie, dans les cas où l'objet du contrat court des risques de combustion exceptionnels ?

« N'en devrait-il même pas être ainsi dans les contrats où le débiteur proposant deux tarifs — comme nos Compagnies de chemins de fer, — l'un avec risques de fautes légères, l'autre plus haut mais sans risques, le créancier choisit le premier, le plus bas. Dans cette hypothèse, on pourrait induire des circonstances mêmes, un accord tacite des parties obligeant le créancier à assurer sa chose, — en stipulant même renonciation de l'assureur à son recours, — avec les fonds économisés grâce à la différence des tarifs ? »

C'est là une solution qui conviendrait aussi bien aux transports effectués par des Compagnies que par l'Etat exerçant le monopole du trafic par voie ferrée.

Par sa combinaison avec l'assurance, l'exonération

de responsabilité serait « sans danger » (1) et l'on n'aurait pu qu'applaudir au retour de la jurisprudence aux vrais principes de cette matière, signalé par les arrêts des Cours de Toulouse (2) et de Montpellier (3).

« Si la question avait été mûre dans l'opinion, dit M. Perreau, ... ce dernier arrêt... aurait été certainement le signal d'une évolution jurisprudentielle encore plus marquée dans le sens de la consécration de la validité de la clause de non-responsabilité. »

De telle sorte que (4) « nous aurions pour ainsi dire, tourné en cercle ; nous serions revenus peu à peu à cette théorie déjà proclamée par les jurisconsultes latins » (et qui a été le point de départ de notre étude) (5) : « Hoc servabitur quod initio convenit, legem enim contractus dedit, excepto eo, quod Celsus putat, non valere si convenerit ne dolus præstetur. »

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 478.

(2) 4 janvier 1900. *Bulletin annoté*, 1900, II, p. 75.

(3) 21 février 1898, S. 1901.1.396. — V. Cass., 31 décembre 1900.

(4) E. H. Perreau, *Revue critique*, 1901, p. 502.

(5) *Suprà*, p. 23.

Vu :

E. BAILLY.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit

de l'Université de Dijon,

E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 22 juin 1905,

Le Recteur,

E. BOIRAC.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1

PREMIÈRE PARTIE

Principe de la responsabilité. — Validité des clauses de non-responsabilité. — Applications. . . .	7
CHAPITRE PREMIER. — Le principe de la responsabilité.	9
§ 1. — Théories diverses sur le principe de la responsabilité.	9
§ 2. — Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle.	16
CHAPITRE II. — Validité des clauses de non-responsabilité	22
§ 1. — Est-il possible de s'exonérer des conséquences de sa responsabilité.	22
§ 2. — Portée de la clause de non-responsabilité.	29
CHAPITRE III. — Application de la clause de non-responsabilité dans différents contrats relatifs aux choses	36

DEUXIÈME PARTIE

La responsabilité du voiturier dans le contrat de transport de marchandises, et spécialement dans les transports par chemins de fer. — Validité des clauses d'exonération de cette responsabilité. — Jurisprudence. .	41
CHAPITRE PREMIER. — La responsabilité du voiturier en général. — Validité de la clause d'exonération de cette responsabilité	43

§ 1. — La responsabilité du voiturier.	43
1 ^o Nature et étendue de cette responsabilité.	43
2 ^o Restrictions à cette responsabilité.	45
§ 2. — Validité de la clause de non-responsabilité du voiturier.	47
 CHAPITRE II. — La responsabilité du transporteur par chemins de fer. — Validité de la clause d'exonération de cette responsabilité	 56
§ 1. — La responsabilité des Compagnies de chemins de fer.	56
1 ^o Nature et étendue de cette responsabilité.	56
2 ^o Restrictions à cette responsabilité.	61
§ 2. — Validité de la clause de non-responsabilité dans le contrat de transport de marchandises par chemins de fer	62
1 ^o Validité de cette clause en vertu des principes généraux.	62
2 ^o Raisons particulières qui doivent faire admettre cette clause dans les tarifs spéciaux. — Utilité de ces tarifs.	69
 CHAPITRE III. — Interprétation donnée par la jurisprudence à la clause de non-responsabilité dans le contrat de transport.	 88
§ 1. — Première théorie de la jurisprudence : elle tient cette clause pour nulle et non avenue.	89
§ 2. — Deuxième théorie de la jurisprudence : renversement de la preuve	90
§ 3. — Comment les tribunaux, tout en n'admettant pas, en principe, la validité absolue de cette clause étaient amenés, en pratique, à consacrer ses effets	95
1 ^o Obligation imposée au demandeur en indemnité de prouver une faute précise et déterminée contre le transporteur.	95
2 ^o Tendance de la jurisprudence à distinguer, conformément aux principes de la matière, la faute légère et la faute grave	99

TROISIÈME PARTIE

Mesures tendant à limiter les effets de la clause de non-responsabilité dans les transports par chemins de fer ou à interdire cette clause	109
---	------------

CHAPITRE PREMIER. — La responsabilité des chemins de fer dans la Convention internationale de Berne. . .	113
---	------------

CHAPITRE II. — Influence des principes posés par la Convention de Berne en matière de responsabilité des chemins de fer sur la législation et la jurisprudence .	120
---	------------

§ 1. — Décision ministérielle du 27 octobre 1900 : sa portée	120
--	-----

§ 2. — Jurisprudence.	124
-------------------------------	-----

CHAPITRE III. — La loi du 17 mars 1905, dite « Loi Rabier »	134
--	------------

§ 1. — La proposition de loi Rabier.	134
--	-----

§ 2. — Conséquences possibles du vote de la loi Rabier .	141
--	-----

CONCLUSION

Mesures proposées au lieu et place de la loi Rabier. . .	151
---	------------

§ 1. — Mesures diverses et avis du Comité consultatif des chemins de fer.	151
---	-----

§ 2. — Rôle du contrat d'assurance en matière de clauses de non-responsabilité.	158
---	-----

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
